RAPPORTS · CAHIERS DE RECHERCHE

Commission canadienne des transports
Direction de la recherche

Canadian Transport Commission
Research Branch

Aspects du camionnage commercial des grains dans la région des Prairies:

Automne 1982

TP 7180F

Canada

ASPECTS DU CAMIONNAGE COMMERCIAL DES GRAINS DANS LA RÉGION DES PRAIRIES:

AUTOMNE 1982

(traduction)

par

A. Clayton
F. Nix
G. Sparks
Clayton, Sparks & Associates Ltd.
Saskatoon (Sask.)
Winnipeg (Man.)

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS
Direction de la recherche
Rapport n° 1984/06F
Mai 1983

Original English text available:
"Aspects of the Commercial Trucking
of Grain Prairie Region: Fall 1982",
Report No. 1984/06E

Premier tirage, mars 1985

Commission canadienne des transports
15, rue Eddy, 15e ét., Ottawa-Hull K1A 0N9

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1984
Numéro de catalogue TT72-1984/06F
ISBN 0-662-92781-8

Imprimé au Canada

Commission canadienne des transports | Canadian Transport Commission

PRÉFACE

Au cours des dix dernières années, la Direction de la recherche de la Commission canadienne des transports a mené de nombreuses études sur les aspects économiques du transport des grains. Durant cette même époque, une rationalisation graduelle du réseau des points de livraison primaire des grains s'est effectuée, les élévateurs les moins rentables cessant d'être en service et les lignes d'embranchement devenant plus rationnelles. En conséquence, les producteurs de grains ont dû accroître la distance de leurs parcours routiers, de la ferme jusqu'au point de livraison.

Certains affirment que les gros véhicules sont économiquement plus avantageux que les petits véhicules. Le véhicule de grandeur idéale est le camion de capacité commerciale, dont le coût unitaire est très bas si le véhicule est pleinement employé. Cependant, peu de producteurs produisent suffisamment de grains pour être propriétaires d'un tel véhicule, dont ils disposeraient pour leur usage exclusif. Certains assurent donc des services de camionnage à d'autres producteurs. D'autres font appel à des transporteurs commerciaux lorsqu'ils ont à transporter des grains sur de grandes distances.

Pour mieux explorer ces tendances et mieux comprendre les aspects économiques du camionnage commercial des grains des Prairies, la Direction de la recherche a demandé une étude à Clayton, Sparks and Associates, de Saskatoon et Winnipeg. Dans leur rapport, les auteurs étudient la réglementation de l'industrie du transport par camion, les caractéristiques des compagnies engagées dans cette industrie, le parc de véhicules utilisés et les taux appliqués au transport des grains.

Les conclusions et les opinions exprimées dans ce rapport ne traduisent pas nécessairement celles de la Commission canadienne des transports. La Commission publie ce rapport dans le cadre de son programme soutenu de recherches sur le transport et la manutention des grains.

Le vice-président
à la recherche,

Yvon Dubé

Canada

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1	INTRODUCTION	1
	1.1 Aperçu général	1
	1.2 Objectifs et portée	2
	1.3 Considérations méthodologiques	3
	1.4 Structure organisationnelle du rapport	5
Chapitre 2	RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE DU CAMIONNAGE COMMERCIAL DES GRAINS: AUTOMNE 1982	7
	2.1 Objectifs du chapitre	7
	2.2 Alberta	7
	2.3 Saskatchewan	9
	2.4 Manitoba	13
	2.5 Résumé	16
Chapitre 3	RÈGLEMENTS SUR LE POIDS ET LES DIMENSIONS DES VÉHICULES DE CAMIONNAGE DES GRAINS: AUTOMNE 1982	21
	3.1 Objectifs du chapitre	21
	3.2 Règlements régissant les activités intrarégionales: automne 1982	22
	3.3 Règlements régissant les activités extrarégionales: automne 1982	25
	3.4 Répercussions sur les ensembles de véhicules et les charges effectives	27
	3.5 Changements récents et prévus dans les règlements sur le poids et les dimensions des véhicules	30
	3.6 Autres considérations	31
	3.6.1 Caractéristiques actuelles du parc	31
	3.6.2 Application des règlements	33
	3.6.3 Permanence des règlements	33
Chapitre 4	ENVERGURE ET CARACTÉRISTIQUES D'EXPLOITATION DU PARC DE VÉHICULES UTILISÉS POUR LE CAMIONNAGE COMMERCIAL DES GRAINS: AUTOMNE 1982	37
	4.1 Objectifs du chapitre	37
	4.2 Sources des renseignements	37
	4.3 Caractéristiques des schémas origine-destination du camionnage commercial des grains	39

	4.4 Souplesse de l'industrie	44
	4.5 Transporteurs commerciaux de grains: domiciliés en Alberta	45
	4.5.1 Transporteurs	45
	4.5.2 Équipement	45
	4.5.3 Caractéristiques d'exploitation	49
	4.6 Transporteurs commerciaux de grains: domiciliés en Saskatchewan	51
	4.6.1 Transporteurs	51
	4.6.2 Équipement	52
	4.6.3 Caractéristiques d'exploitation	55
	4.7 Camionneurs commerciaux de grains: domiciliés au Manitoba	58
	4.7.1 Transporteurs	58
	4.7.2 Équipement	60
	4.7.3 Caractéristiques d'exploitation	63
	4.8 Sommaire	66
Chapitre 5	ÉTUDE DES TARIFS ET DES COÛTS: AUTOMNE 1982	75
	5.1 Objectifs du chapitre	75
	5.2 Sources des renseignements	75
	5.3 Tarifs en vigueur en Alberta	75
	5.4 Tarifs en vigueur en Saskatchewan	79
	5.5 Tarifs en vigueur au Manitoba	87
	5.6 Sommaire et observations sur les tarifs de camionnage commercial des grains	95
Chapitre 6	COMMENTAIRES	105

TABLEAUX

3.1	Poids et dimensions maximums de base en fonction de la catégorie de routes, provinces des Prairies: 1er novembre 1982	23
3.2	Caractéristiques physiques et charges utiles: ensembles types de véhicules utilisés pour le camionnage commercial des grains, provinces des Prairies: 1er novembre 1982	29
4.1	Parc de véhicules à benne-trémie: transporteurs domiciliés en Alberta - Hiver 1982-1983	47
4.2	Parc de véhicules à benne-trémie: transporteurs domiciliés en Saskatchewan - Hiver 1982-1983	53

4.3 Parc de véhicules à benne-trémie: transporteurs domiciliés au Manitoba - Hiver 1982-1983 61

4.4 Parc de véhicules à benne-trémie: transporteurs domiciliés dans les Prairies - Hiver 1982-1983 67

5.1 Tarifs de camionnage des grains (en vrac) - Transporteurs de l'Alberta, automne 1982 (cents/tonne selon la distance d'expédition) 76

5.2 Tarifs de camionnage des grains (en vrac) - Transporteurs de la Saskatchewan, automne 1982 (cents/tonne selon la distance d'expédition) 81

5.3 Tarifs de camionnage des grains (en vrac) - Transporteurs du Manitoba, automne 1982 (applicables aux mouvements intraprovinciaux) 90

5.4 Tarifs de camionnage des grains (en vrac) - Transporteurs du Manitoba, automne 1982 (cents/tonne selon la distance d'expédition) 91

5.5 Tarifs de camionnage des grains (en vrac) - Transporteurs du Manitoba, automne 1982 (applicables aux mouvements extraprovinciaux) 92

FIGURES

3.1 Comparaison des restrictions essentielles sur le poids et les dimensions des véhicules (routes primaires): Provinces des Prairies et juridictions adjacentes (En vigueur à compter du 1er novembre 1982) 26

4.1 Schémas origine-destination du camionnage commercial des grains 40

4.2 Taux annuel potentiel d'utilisation des véhicules (en milliers de kilomètres par véhicule et par année) en fonction de la distance des expéditions (km) 69

5.1 Tarif de camionnage des grains (en vrac) - Alberta: automne 1982 ($/tonne en fonction de la distance d'expédition) 77

5.2 Tarif de transport des engrais en vrac - Alberta Wheat Pool: automne 1982 ($/tonne en fonction de la distance d'expédition) 80

5.3 Taux de camionnage des grains (en vrac) - Saskatchewan: automne 1982 ($/tonne en fonction de la distance d'expédition) 82

5.4	Tarif de transport des engrais en vrac - Saskatchewan Wheat Pool: automne 1982 ($/tonne en fonction de la distance d'expédition)	86
5.5	Tarifs de transport des engrais (en vrac) - Manitoba: automne 1982 ($/tonne en fonction de la distance d'expédition)	89
5.6	Tarifs de camionnage commercial des grains (et des engrais) - Sommaire: ensemble des transporteurs des Prairies: automne-hiver 1982 ($/tonne en fonction de la distance d'expédition)	96
5.7	Camionnage commercial des grains: Barème des tarifs - $/tonne converti en revenu par mille (En fonction d'une charge de 23 tonnes)	97

Chapitre 1

INTRODUCTION

1.1 Aperçu général

Le camionnage des grains dans les Prairies se répartit en trois grandes catégories: camionnage privé par véhicule agricole, où un producteur transporte ses grains dans un véhicule agricole; camionnage pour compte d'autrui, où un producteur transporte les grains d'un autre producteur, dans un véhicule agricole, en service loué; et camionnage commercial, où un transporteur travaillant pour le compte d'autrui assure le transport des grains de plusieurs producteurs, généralement avec de gros véhicules immatriculés à usage commercial. En termes pratiques, la différence est souvent minime entre les caractéristiques d'un camionneur travaillant pour le compte d'autrui et celles d'un camionneur commercial. Une différence importante les sépare cependant: les dimensions des véhicules qu'ils emploient. C'est pourquoi, dans cette étude, tout camionnage des grains effectué par de "grands" ensembles de véhicules (unité motrice et semi-remorque), pour le compte d'autrui, sera classé comme "camionnage commercial des grains". Dans presque tous les cas, ces grands ensembles de véhicules sont des camions à "benne-trémie" (c'est-à-dire à déchargement par gravité).

Le camionnage commercial des grains a connu un essor constant dans les Prairies tout au long des années 1970. Cet essor résulte de divers facteurs, notamment: la hausse des activités de traitement des grains dans les Prairies; le camionnage effectué à titre d'essai en 1971-1972 par la Commission canadienne du blé; le regroupement des élévateurs de campagne; la souplesse accrue des règlements sur le poids et les dimensions des véhicules; et l'essor du parc de camions à benne-trémie mis en service à l'origine pour le transport intrarégional des engrais.

Jusqu'à présent, aucun effort systématique et global n'a été entrepris pour faire le point sur le camionnage commercial des grains dans les Prairies, c'est-à-dire sur le rôle, la capacité, la structure des coûts et des taux, l'organisation et la réglementation de l'industrie. Seules des études restreintes ont été menées, chacune orientée vers les intérêts particuliers d'un groupe distinct, à une époque donnée.

Beaucoup considèrent que le camionnage commercial des grains est appelé à jouer un rôle fondamental dans la mise en place d'un réseau moderne et rationalisé de production, de manutention, de traitement et de transport des grains dans

l'Ouest. Ainsi, un traitement plus intensif des grains dans la région dépend, en partie du moins, de la capacité de transport et du coût du camionnage commercial. De même, un recours accru aux trains-blocs et aux trains-groupes pour transporter les produits vers les marchés d'exportation dépend, en partie du moins, de l'utilisation d'un parc de grands camions commerciaux pour rassembler les grains.

Des renseignements plus nombreux et plus complets sur le camionnage commercial des grains sont nécessaires pour formuler et évaluer divers scénarios sur l'essor du réseau de transport des grains dans les Prairies. Cette étude s'efforce de faire le point sur les aspects fondamentaux de la question.

1.2 Objectifs et portée

L'objectif de cette étude est d'établir une base documentée de données et de renseignements sur la réglementation, l'exploitation et les taux du camionnage commercial des grains dans l'ouest du Canada. Ces renseignements serviront par la suite à formuler et à évaluer divers scénarios sur le réseau de transport des grains.

Les objectifs spécifiques de cette étude sont les suivants:

(i) Décrire et évaluer les critères de réglementation économique régissant le camionnage commercial des grains dans les Prairies, ou en provenance ou à destination de cette même région, notamment les critères relatifs à la réglementation de l'accès à l'industrie (sortie de l'industrie), aux taux pratiqués et aux normes de service.

(ii) Déterminer les caractéristiques des types de véhicules pouvant être employés régulièrement pour le camionnage commercial des grains dans les Prairies, ou en provenance ou à destination de cette même région; en évaluer les répercussions sur la charge effective, en fonction des restrictions sur le poids et les dimensions du véhicule, par province et catégorie de routes.

(iii) Créer la base de données nécessaire pour décrire et évaluer le camionnage commercial des grains et le parc de camions dans la région. Procéder notamment aux études suivantes: identification des camionneurs commerciaux de grains en service actif; description de leurs autorisations d'exploitation; détermination du nombre et du type de véhicules utilisés par ces transporteurs.

(iv) Formuler (dans la mesure du possible) des statistiques d'exploitation "représentatives ou typiques" sur les camionneurs commerciaux faisant le transport des grains, notamment sur l'utilisation de l'équipement, le transport de retour, les variations saisonnières, le volume des expéditions et la distance des parcours.

(v) Établir des barèmes représentatifs indiquant le niveau et la structure des taux applicables au camionnage commercial des grains et identifiant (le cas échéant) les effets du volume des expéditions, de la distance des parcours, du type de marchandises, du caractère saisonnier des activités, de la région d'exploitation, et du type de routes empruntées.

Cette étude fait le point sur les facteurs ci-dessus, à l'automne 1982. Elle indique les changements notables, tant récents que prévus, dans la réglementation économique et dans la réglementation du poids et des dimensions des véhicules, en précisant généralement leurs répercussions.

1.3 Considérations méthodologiques

Les études et les documents gouvernementaux d'analyse sur le camionnage commercial des grains dans les Prairies sont fort rares. Il n'existe donc pas de réponses directes ou évidentes aux questions fondamentales suivantes:

(i) Qui sont les camionneurs commerciaux de grains de la région?

(ii) Combien de remorques à benne-trémie sont immatriculées dans chacune des provinces?

(iii) Quelle quantité de grains est transportée par camionnage commercial? Quel type de grains? De quel lieu d'origine? À quel lieu de destination? Quand?

(iv) Quels prix sont demandés pour le camionnage commercial des grains?

Les démarches les plus évidentes que l'on pourrait effectuer pour répondre à ces questions fondamentales sont les suivantes:

(i) Échantillonnage des propriétaires de camions immatriculés.

(ii) Échantillonnage des transporteurs détenteurs de permis (à partir des dossiers provinciaux d'autorisations).

(iii) Échantillonnage des déplacements des camions (par exemple, à partir des relevés des stations routières de pesage).

(iv) Échantillonnage des documents d'expédition, à partir des données existantes de Statistique Canada (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui).

Chacune de ces approches est cependant problématique. Ainsi, nous avons dû écarter l'échantillonnage (pourtant faisable) des immatriculations provinciales pour des raisons de délais et de contraintes budgétaires. (Soulignons notamment que les données d'immatriculation des véhicules ne permettant pas d'identifier l'équipement à benne-trémie, nous aurions été contraints de procéder à notre échantillonnage à partir de tous les camions immatriculés dans les provinces des Prairies.) Échantillonner les transporteurs détenteurs d'un permis (c'est-à-dire les transporteurs ayant une autorisation d'exploitation accordée par la province) n'était pas faisable en raison du système de réglementation existant (décrit au chapitre 2). Échantillonner les déplacements des camions n'était pas faisable non plus, vu les contraintes budgétaires de notre étude. À cet égard, notons qu'une grande partie des mouvements de grains dans la région ne passe pas nécessairement par des points pratiques d'observation (comme les stations de pesage du réseau routier primaire). Enfin, nous avons jugé inapproprié d'utiliser les données de Statistique Canada pour obtenir des renseignements pour 1982: en effet, au moment où nous faisions notre étude, les plus récentes statistiques publiées par Statistique Canada dataient de 1980; de plus, la quantité de données recueillies par Statistique Canada ne suffisait pas aux objectifs de notre étude.

Vu les difficultés inhérentes à chacune de ces quatre approches, nous avons opté pour une méthode plus simple et plus directe. Tout d'abord, nous avons dressé, à partir de toutes les sources de renseignements disponibles, des listes des transporteurs que l'on croit transporter commercialement des grains. Ces sources étaient fort diverses: renseignements gouvernementaux (études connexes, autorisations d'exploitation, etc.); renseignements fournis par les associations de camionnage (et en particulier les répertoires des entreprises de transport routier); données fournies par les expéditeurs; dossiers (ou entrevues) des courtiers en transport; annonces parues dans diverses publications locales. Ensuite, à partir de ces mêmes sources, nous avons répertorié les principaux transporteurs (ou du moins ceux que l'on croit être les principaux). Puis nous avons tenté d'interviewer par téléphone et (ou) en personne tous ces transporteurs (leur demandant, par la même occasion, de nous

aider à compléter la liste des transporteurs). Enfin, nous avons interviewé autant de petits transporteurs que nous le permettaient nos délais et nos budgets.

Au total, nous avons interviewé 75 transporteurs, identifié 75 autres transporteurs, et estimé à 185-295 le nombre des "petits" transporteurs (non identifiés). Comme nous l'expliquons au chapitre 4, cette troisième catégorie de 185 à 295 "petits" transporteurs non identifiés se prête difficilement à une estimation. En effet, désigner ou non ces entreprises comme "transporteurs" dépend, en partie, de facteurs temporels et de la signification précise attachée au mot "transporteur".

1.4 Structure organisationnelle du rapport

Le rapport est ainsi organisé:

(i) Les chapitres 2 et 3 décrivent et évaluent les facteurs de réglementation (restrictions économiques et restrictions relatives au poids et aux dimensions des véhicules) régissant le camionnage commercial des grains dans les Prairies.

(ii) Le chapitre 4 présente les renseignements obtenus sur l'envergure, le rôle et les caractéristiques d'exploitation du camionnage commercial des grains dans les Prairies.

(iii) Le chapitre 5 résume et analyse les renseignements obtenus tout au long du projet sur les taux en vigueur.

(iv) Le chapitre 6 commente brièvement certains aspects actuels du camionnage des grains.

Chapitre 2

RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE DU CAMIONNAGE COMMERCIAL DES GRAINS: AUTOMNE 1982

2.1 Objectifs du chapitre

Toutes les activités commerciales exercées au Canada font l'objet d'une réglementation gouvernementale. Ce chapitre considère un sous-ensemble particulier de cette réglementation, généralement désigné comme réglementation "économique" ou "directe". Dans les trois provinces des Prairies, les éléments de l'industrie du camionnage sont soumis à des degrés divers de réglementation économique: réglementation de "l'accès" à l'industrie (et aspects connexes tel que "la sortie" de l'industrie); réglementation des "services" (à quels expéditeurs le transporteur peut offrir ses services; quels types de services il peut offrir; etc.); enfin, réglementation des "taux".

En termes généraux, on peut dire que l'Alberta "ne réglemente pas" le camionnage intraprovincial, mais "réglemente" l'accès à l'industrie et les services pour le camionnage extraprovincial. La Saskatchewan et le Manitoba réglementent l'accès à l'industrie, les services, et les taux du camionnage intraprovincial. Ces deux provinces réglementent également l'accès à l'industrie et les services pour le camionnage extraprovincial. Comme toute généralisation, ces énoncés exigent de plus amples précisions. L'objectif de ce chapitre est de décrire la réglementation du camionnage commercial des grains dans chacune des trois provinces.

2.2 Alberta

En vertu de la loi Motor Transport Act de l'Alberta, "personne ne peut utiliser un véhicule public sur les routes pour transporter des marchandises (...) à moins que son utilisation ne soit conforme à l'autorisation conférée par un certificat d'utilisation, ou à moins qu'une exemption n'ait été obtenue (...)"[1]. De plus, l'Alberta Motor Transport Board (Commission de transport par véhicule à moteur de l'Alberta) peut émettre des permis aux non-résidents (à la place de certificats d'utilisation) pour "un voyage unique de transport de marchandises"[2], et cette même commission peut émettre des permis spéciaux (à la place de certificats d'utilisation) "chaque fois que l'utilisation d'un véhicule public est autrement interdite en vertu de (...) la loi (...)"[3]. Les exploitants résidents ou non-résidents ont droit à six permis pour voyage unique de transport par année. Aux termes de la loi, un "véhicule public désigne un véhicule utilisé sur une route, par une personne, ou pour le compte d'une personne, pour transporter (...) des marchandises (...)"[4] et "marchandise

signifie toute chose qui est, ou peut être, transportée au moyen d'un véhicule, et pour le transport de laquelle une indemnisation est payable"[5].

La loi provinciale n'énonce aucune disposition de réglementation des taux de fret.

En ce qui concerne les catégories d'immatriculation des véhicules, un véhicule utilisé pour le camionnage pour compte d'autrui (un "véhicule public") porte des plaques d'immatriculation "P.S.V."[6]. Les plaques des véhicules agricoles ne peuvent pas être utilisées pour le camionnage pour compte d'autrui. Les véhicules dont sont propriétaires les non-résidents peuvent être mis en service dans la province (sur le plan des exigences d'immatriculation des véhicules) soit en vertu des dispositions de plusieurs accords réciproques plurijuridictionnels, soit en tant que véhicules immatriculés en Alberta, soit encore en vertu d'un permis de voyage.

Officiellement, donc, les pouvoirs conférés par cette loi à l'Alberta Motor Transport Board semblent indiquer que toutes les activités de camionnage pour compte d'autrui sont réglementées. L'accès à l'industrie est réglementé par le mécanisme d'obtention d'un certificat pour l'utilisation publique du véhicule (soit un certificat "permanent", soit un certificat pour un "voyage") et les services sont réglementés en ce sens que l'exploitant du camion doit respecter les conditions imposées par le certificat d'utilisation publique (ainsi que les autres conditions énoncées par la loi ou les règlements). En Alberta, tous les véhicules dont sont propriétaires des résidents et qui sont employés pour compte d'autrui (à quelques exceptions près) portent des plaques d'immatriculation P.S.V.

En pratique cependant, la réglementation en Alberta est fort différente de celle que laissent présager les pouvoirs officiels. Tout d'abord, en ce qui concerne le camionnage intraprovincial des grains pour compte d'autrui, aucune réglementation réelle (d'accès ou des services) n'est exercée. Si une personne veut entreprendre le camionnage commercial des grains (ou, en fait, tout autre type de camionnage pour compte d'autrui), il lui suffit de demander à l'Alberta Motor Transport Board un certificat pour l'utilisation publique d'un véhicule. Une fois satisfaites certaines conditions fondamentales (immatriculation pertinente du véhicule, assurance, exigences relatives à la résidence, etc.), l'autorisation (ou "certificat") est émise d'une façon quasi automatique. Les seules restrictions (parcours, zones, marchandises, etc.) applicables à ce type d'autorisation intraprovinciale sont celles énoncées dans la demande (c'est-à-dire que la commission n'impose normalement aucune restriction). Aucune autre réglementation intraprovinciale (services, conditions de transport, taux, etc.) n'est exercée pour le camionnage des grains.

Deuxièmement, pour le camionnage extraprovincial, la réglementation en vertu des pouvoirs conférés à la commision par la Loi sur le transport par véhicule à moteur (fédérale) est similaire à celle en vigueur dans les autres provinces. L'accès à l'industrie est réglementé, mais il n'existe aucune forme réelle de réglementation économique (services, taux, etc.) pour le transport des grains.

Tout exploitant potentiel (résident ou non-résident) doit présenter une demande d'autorisation à la commission. Cette autorisation peut faire l'objet de restrictions: parcours, marchandises, zones, expéditeurs, etc. (Il est notamment entendu que s'il y a des objections à la demande, la commission impose des restrictions répondant à ces objections.)

Le tableau ci-dessous résume la réglementation en Alberta.

RÉGLEMENTATION DU CAMIONNAGE COMMERCIAL
DES GRAINS EN ALBERTA

	Réglementation de l'accès	Réglementation des taux	Réglementation des services
Intraprovincial	Non réglementé	Non réglementé	Non réglementé
Extraprovincial	Réglementé	Non réglementé	Non réglementé

2.3 Saskatchewan

La loi Vehicles Act de la Saskatchewan stipule que "personne (...) ne peut utiliser un véhicule à moteur, une remorque ou une semi-remorque sur une route publique à moins que le véhicule ne soit immatriculé auprès de la commission (Highway Traffic Board) et qu'un certificat, un document d'immatriculation ou un permis ne soit émis en vertu de la loi"[7]. Le système officiel de réglementation de la Saskatchewan diffère de celui des autres provinces en ce sens que l'organisme de réglementation "contrôle" l'ensemble des activités de camionnage dans la province: les certificats d'immatriculation sont classés selon les activités permises pour les diverses catégories de véhicules, et la commission émet un "permis" pour chacun des véhicules, le "permis" étant à la fois une "immatriculation" et une "autorisation".

Cependant, en dépit de ce "contrôle" général des activités de camionnage, il n'y a de réglementation économique réelle (au sens où ce terme serait utilisé dans d'autres juridictions) que pour certaines catégories d'immatriculation et pour certaines situations. La "réglementation de l'accès à

l'industrie", qui est une caractéristique fondamentale de la réglementation économique, n'existe que par la procédure d'application (et autres dispositions de la loi) pour certaines catégories d'immatriculation de camionnage pour compte d'autrui et, dans certains cas restreints, pour certaines catégories d'immatriculation de transport privé[8]. La "réglementation des taux", autre caractéristique de la réglementation économique, n'existe que pour les catégories d'immatriculation relevant de la désignation "certificats ou permis de véhicules d'utilité publique"[9]. Cependant, la commission n'exerce aucune réglementation réelle des taux de camionnage des grains pour compte d'autrui, qu'il soit intraprovincial ou extraprovincial. De plus, elle n'exerce aucune autre forme de réglementation économique (obligation d'offrir ses services, conditions de transport, etc.) relativement au camionnage commercial des grains.

Voici les diverses catégories de véhicules qui peuvent être utilisés pour le camionnage des grains en Saskatchewan:

Catégorie A

C'est la catégorie des "véhicules d'utilité publique" et la catégorie d'autorisation la plus générale de camionnage pour compte d'autrui. On peut dire que "l'accès à l'industrie est réglementé" en ce sens que la demande est assujettie à la condition que le requérant "oeuvre à promouvoir le service public"[10].

Précisons cependant que, lorsqu'un véhicule (ou une activité de camionnage) est inscrit dans la catégorie A, aucune autorisation spécifique (c'est-à-dire référence spécifique aux marchandises, zones, parcours, etc.) n'est requise pour le camionnage intraprovincial pour compte d'autrui du groupe I de marchandises exemptes, groupe qui comprend les grains.

Pour le camionnage extraprovincial des grains pour compte d'autrui, une autorisation spécifique est requise.

Catégorie AG

Il s'agit là encore d'une catégorie de "véhicules d'utilité publique". En fait, il s'agit d'une sous-catégorie de la catégorie A. Plusieurs différences distinguent la catégorie A de la catégorie AG, mais la seule pertinente ici est que les véhicules de la catégorie AG ne sont pas autorisés à faire de camionnage extraprovincial. Par contre, les véhicules de la catégorie AG, comme ceux de la catégorie A, sont autorisés à faire le transport intraprovincial des

grains pour compte d'autrui sans autorisation spécifique.

Catégorie C

C'est une catégorie de "véhicules commerciaux". Bien qu'elle soit généralement considérée comme relevant du "transport privé", certaines activités de camionnage pour compte d'autrui y sont permises. Pour préciser, et en retenant simplement les activités de camionnage pour compte d'autrui qui présentent un intérêt ici, soulignons qu'un véhicule de catégorie C peut être utilisé pour le camionnage intraprovincial et extraprovincial des grains pour compte d'autrui. Pour le camionnage intraprovincial, aucune autorisation spécifique n'est requise; par contre, pour le camionnage extraprovincial pour compte d'autrui, une autorisation spéciale de la commission est exigée.

Catégorie D

Dans le cadre de cette étude, un véhicule de catégorie D est identique à un véhicule de catégorie C. Il existe certaines différences entre ces deux catégories, mais elles n'affectent en rien le camionnage des grains pour compte d'autrui.

Catégorie R

Un véhicule de catégorie R est un "camion de ferme" et, à ce titre, il fait l'objet de certaines restrictions quant à la personne qui l'immatricule. Malgré plusieurs conditions importantes régissant l'immatriculation dans la catégorie R, la seule à mentionner ici est que les grains ne peuvent être transportés que par camionnage privé.

Catégorie F

Il s'agit là aussi d'une catégorie de "camions de ferme": la distinction importante entre R et F (pour cette étude) est qu'un véhicule de catégorie F peut être utilisé pour le camionnage des grains pour compte d'autrui. Cette autorisation générale (par opposition à autorisation "spécifique") de transporter les grains pour compte d'autrui s'applique généralement au transport intraprovincial uniquement[11]. Bien que tous les camions à triple essieu soient obligatoirement immatriculés dans la catégorie F, seuls les véhicules à double essieu de catégorie F peuvent transporter des grains pour compte d'autrui. En apparence, cette restriction semble indiquer que le propriétaire d'un véhicule de catégorie F ne peut pas entreprendre le

camionnage commercial de grosses quantités de grains. La réalité est tout autre.

Tout d'abord, précisons qu'un camion à double essieu de catégorie F pourrait être utilisé avec une semi-remorque. Cependant, le poids brut de la semi-remorque étant attribué au tracteur routier (pour l'immatriculation), le poids supérieur limite serait de 28 000 livres (environ 12,7 tonnes). Pour cette raison, les camions à double essieu de catégorie F, avec semi-remorque, ne peuvent constituer un élément important du parc utilisé pour le camionnage commercial des grains en Saskatchewan.

Cependant, avec une remorque complète (ou remorque courte), un véhicule de catégorie F peut être utilisé pour le camionnage commercial des grains. Dans ce cas, le poids de la remorque n'est pas attribué au tracteur routier. Aussi longtemps que le camion (camion à double essieu de catégorie F) et la remorque respectent les limites provinciales imposées par les règlements sur le poids et les dimensions du véhicule, le véhicule camion + remorque courte peut être utilisé à un poids total suffisamment élevé pour rendre possible le camionnage commercial des grains. (La limite supérieure pratique du poids brut d'une telle combinaison de véhicules est probablement de 56 000 livres, soit 25,4 tonnes.)

Permis

Enfin, soulignons que la commission - ayant jugé "l'intérêt public" en jeu - peut émettre des permis pour les véhicules des résidents ou des non-résidents "pour une période telle que spécifiée", autorisant le véhicule à participer à diverses activités, en l'absence d'une autorisation générale ou d'une autorisation spécifique[12]. Pour le camionnage des grains pour compte d'autrui, il est entendu que les permis sont uniquement destinés au transport extraprovincial. Ainsi, un transporteur de catégorie A ou C de la Saskatchewan qui a une autorisation extraprovinciale, mais qui n'a pas d'autorisation explicite pour le camionnage provincial des grains pour compte d'autrui, peut demander un permis dans certaines circonstances (en principe pour un nombre restreint de voyages, ou pour une courte durée). Les transporteurs de l'extérieur de la province (camionnage privé ou camionnage pour compte d'autrui) peuvent faire de même.

Le tableau ci-dessous résume la réglementation du camionnage commercial (pour compte d'autrui) des grains en Saskatchewan. Il faut bien comprendre que l'expression "accès

non réglementé" est utilisée dans le contexte de l'autorisation spécifique de transporter des grains. En effet, comme nous l'avons vu précédemment, certaines catégories de permis font elles-mêmes l'objet d'une "réglementation de l'accès à l'industrie", mais, vu l'octroi des autorisations, il n'y a pas de réglementation spécifique du camionnage des grains. De plus, le terme "réglementation" doit être interprété dans le contexte de la réglementation relativement générale de l'ensemble des activités de camionnage en Saskatchewan.

RÉGLEMENTATION DU CAMIONNAGE COMMERCIAL
DES GRAINS EN SASKATCHEWAN

	Réglementation de l'accès	Réglementation des taux	Réglementation des services
Intraprovincial	Non réglementé	Non réglementé	Non réglementé
Extraprovincial	Réglementé	Non réglementé	Non réglementé

Pour détailler davantage les renseignements du tableau ci-dessus, notons qu'il n'y a pas de réglementation économique du camionnage intraprovincial des grains pour compte d'autrui. Tous les véhicules d'utilité publique de catégorie A ou AG, tous les véhicules commerciaux de catégorie C ou D, et tous les véhicules agricoles de catégorie F ont une autorisation générale de participer au camionnage intraprovincial des grains pour compte d'autrui, sans aucune restriction spécifique en termes de zones, itinéraires, expéditeurs, niveaux de service, etc.

Pour le transport extraprovincial, l'accès à l'industrie est réglementé par la commission. Cependant, aucune autre forme de réglementation économique (taux, services) n'est exercée. S'il est vrai que, formellement, les catégories A, C et D peuvent comprendre l'autorisation expresse de faire le camionnage extraprovincial des grains, ce sont les catégories A et C qui doivent comprendre les éléments significatifs. Toujours en ce qui concerne le marché extraprovincial, soulignons que certains véhicules (appartenant à des résidents ou à des non-résidents) peuvent être utilisés pour ce type d'activité s'ils sont dotés d'un "permis".

2.4 Manitoba

Au Manitoba, les camions qui peuvent transporter des grains sont classés en quatre catégories: i) "véhicule d'utilité publique", désigné par le sigle "PSV" dans ce texte (bien que les plaques d'immatriculation portent les lettres "PA", "PS", ou "PX"); ii) "camion commercial" ou "CT" (plaques d'immatriculation portant les lettres "CT", "CV", ou "CW"); iii) camion doté d'un

permis avec une "plaque T" (plaque d'immatriculation portant la lettre "T" ou "Y"); et iv) "camion de ferme" ou camion à "plaque F".

Le Highway Traffic Act stipule que personne ne peut mettre en service un "véhicule d'utilité publique (...) pour le transport de passagers ou de marchandises, contre indemnisation, à moins de détenir un certificat approuvé par le Manitoba Motor Transport Board (Commission de transport par véhicule à moteur du Manitoba) et émis par le secrétaire"[13]. Un "véhicule d'utilité publique" (PSV) est défini comme un véhicule à moteur ou une remorque, mis en service "pour le camionnage des grains ou pour le transport routier de passagers ou de marchandises, contre indemnisation"[14]. Toute personne qui veut exploiter un véhicule d'utilité publique (ou qui veut exploiter une entreprise de camionnage pour compte d'autrui) doit présenter une demande à la commission; la commission peut alors émettre le certificat requis si elle conclut "que l'infrastructure existante de transport est insuffisante ou que la commodité publique y gagnera..."[15]. Les certificats (ou autorisations d'utilisation) font généralement l'objet de restrictions en termes d'itinéraires, de marchandises, d'expéditeurs, etc. La commission a des pouvoirs très étendus de réglementation en ce qui concerne les tarifs et les services des transporteurs PSV[16].

Est défini comme "camion commercial" (CT), conformément à la loi, "tout camion qui n'est pas un véhicule d'utilité publique"[17]. Plusieurs exceptions et restrictions s'appliquent à cette définition, mais en général, un camion commercial est considéré comme un véhicule utilisé pour le transport privé. La loi stipule que personne ne peut utiliser un véhicule commercial à moins d'avoir non seulement immatriculé le véhicule, mais d'avoir également obtenu un permis du secrétaire "autorisant l'utilisation commerciale du véhicule"[18]. "La présentation du permis et de la demande est donc prescrite par le secrétaire, et la demande doit contenir des renseignements confirmés par déclaration faite sous serment quant à la nature des activités proposées pour le véhicule"[19]. De façon formelle, donc, le Manitoba est l'une des rares provinces à partiellement "réglementer l'accès" à l'industrie du camionnage privé. (Cette réglementation est "partielle" en ce sens qu'aucune disposition officielle ne précise qu'il faille conclure à "l'intérêt public", ou à tout autre critère d'accès.)

Un camion à plaque "T" est, ou peut être, utilisé comme camion de "transport local". Ce peut être soit un camion commercial, soit un véhicule d'utilité publique. Le camion peut être utilisé dans une ville ou dans un village, ou pour transporter des marchandises "exemptes" (ce qui inclut les produits agricoles).

La loi Highway Traffic Act du Manitoba définit un "camion de ferme" comme un camion dont le propriétaire est un

fermier[20]. En vertu de l'article 169 de cette loi, un camion de ferme peut transporter des produits en provenance ou en direction de la ferme du fermier, ou en provenance ou en direction de la ferme d'un autre fermier[21]. Bien qu'il soit généralement interdit d'utiliser un camion de ferme "pour le camionnage pour compte d'autrui"[22], il est permis de le faire pour transporter des "grains de céréales" du lieu de culture jusqu'à un élévateur à grains, une usine de traitement ou un marché[23]. Ceci peut comprendre le camionnage extraprovincial (y compris le camionnage international). La commission estime que l'expression "grains de céréales" doit être interprétée très généralement comme "grains" (c'est-à-dire, dans un sens plus large que celui adopté par le Conseil des grains du Canada).

En vertu d'une ordonnance de la commission, datant d'octobre 1973, et conformément à l'article 261 du Highway Traffic Act, le camionnage des "grains récoltés par les fermiers et transportés au marché" est exempté des permis CT ou PSV. Cette exemption a pour effet que, comme les camions de ferme, les camions PSV, CT et à plaque T peuvent être utilisés pour le camionnage primaire des grains (c'est-à-dire en provenance de la ferme) pour compte d'autrui, tant à l'échelle intraprovinciale qu'extraprovinciale.

Pour résumer:

(i) Mouvement primaire des grains: n'importe lequel des quatre types de camions (PSV, CT, T ou F) peut être utilisé pour le camionnage, tant intraprovincial qu'extraprovincial, pour compte d'autrui. Cette forme de camionnage est non réglementée (en termes d'accès à l'industrie, de services ou de taux).

(ii) Mouvement secondaire des grains: les grains peuvent être transportés par camionnage privé dans un camion CT. (Comme nous l'avons montré, ce camionnage peut être décrit comme théoriquement réglementé, "de façon partielle", en termes d'accès à l'industrie. Cependant, en pratique, il est plus juste de considérer ce camionnage comme non réglementé.)

(iii) Mouvement secondaire des grains: les grains peuvent être camionnés pour compte d'autrui uniquement avec une autorisation PSV. Dans ce cas, une autorisation spécifique, avec les restrictions habituelles (zones ou itinéraires), est requise. Cette catégorie de camionnage est également réglementée par la commission en ce qui concerne les services et les taux (même réglementation officielle que celle applicable aux transporteurs de fret général). En pratique

cependant, la réglementation des services et des taux n'est pas exercée aussi strictement pour le transport des grains. (Ainsi, un transporteur peut généralement décider de ses propres taux, qu'il communique à la commission, tandis qu'il existe des taux prescrits pour la plus grande partie du fret général, intraprovincial uniquement.)

Finalement, soulignons que la commission est autorisée à émettre des certificats pour voyage unique aux transporteurs résidents ou non-résidents[24]. (Vu l'exemption générale des grains, ces certificats sont utilisés pour les mouvements secondaires des grains et (ou) par les transporteurs non résidents assurant le transport soit primaire, soit secondaire des grains.)

Le tableau ci-après résume la réglementation en vigueur au Manitoba:

RÉGLEMENTATION DU CAMIONNAGE COMMERCIAL
DES GRAINS AU MANITOBA

	Réglementation de l'accès	Réglementation des taux	Réglementation des services
Intraprovincial			
- Mouvement primaire	Non réglementé	Non réglementé	Non réglementé
- Mouvement secondaire	Réglementé	Partiellement réglementé	Partiellement réglementé
Extraprovincial			
- Mouvement primaire	Non réglementé (transporteurs résidents)	Non réglementé	Non réglementé
- Mouvement secondaire	Réglementé	Non réglementé	Partiellement réglementé

2.5 Résumé

En résumé, à l'exception des mouvements secondaires des grains (mouvements autres qu'en provenance de la ferme) au Manitoba, tout le camionnage commercial intraprovincial est non réglementé dans les Prairies. Par contre, pour le transport extraprovincial, les trois provinces réglementent l'accès à

l'industrie; elles n'exercent pourtant aucune réglementation réelle des services ou des taux.

Soulignons de plus que la réglementation est "stable", en ce sens qu'elle n'a pas subi de changements récemment, et qu'aucun changement n'est envisagé. Toutes les provinces ont fait un examen de leurs méthodes de réglementation (examen en cours au Manitoba; examen réalisé il y a déjà quelques années en Alberta et en Saskatchewan). Certes, il est concevable qu'un tel examen mènera à certains changements dans divers secteurs de l'industrie. Cependant, d'après les discussions que nous avons tenues avec chacune d'elles, les trois provinces ne semblent pas songer à instaurer d'importantes modifications dans le camionnage commercial des grains.

RENVOIS

[1] Motor Transport Act (MTA) de l'Alberta, article 37.

[2] MTA de l'Alberta, article 19.

[3] MTA de l'Alberta, article 20.

[4] MTA de l'Alberta, article 1(r).

[5] MTA de l'Alberta, article 1(g).

[6] Il existe certaines exceptions mineures, par exemple pour le camionnage urbain ou local.

[7] Vehicles Act (VA) de la Saskatchewan, article 30(1).

[8] Savoir si oui ou non l'expression "réglementation de l'accès à l'industrie" s'applique réellement au camionnage privé peut faire l'objet de longues discussions.

[9] VA de la Saskatchewan, article 27. Notons que le pouvoir officiel de réglementer les taux existe uniquement pour les véhicules d'utilité publique. Étant donné que le camionnage des grains pour compte d'autrui peut être fait par les véhicules des autres catégories (véhicules autres que les véhicules d'utilité publique), il semble que la commission ne puisse pas réglementer tous les taux de transport des grains pour compte d'autrui. En termes de réglementation des taux pour les marchandises transportées par les véhicules d'utilité publique, notons que la commission n'exerce pas son autorité relativement aux marchandises exemptes (qui comprennent les grains). Cependant, il est clair que la Saskatchewan songe à modifier les définitions de "marchandises générales" et de "marchandises exemptes", ce qui pourrait entrainer une modification de la désignation des grains. Quels que soient les changements, cependant, il n'est pas question de classer les grains dans le groupe des marchandises à "taux réglementés".

[10] VA de la Saskatchewan, article 33(2).

[11] Il existe certaines exceptions mineures.

[12] VA de la Saskatchewan, article 53.

[13] Highway Traffic Act (HTA) du Manitoba, article 258(1).

[14] HTA du Manitoba, article 2(42).

[15] HTA du Manitoba, article 263(2).

[16] HTA du Manitoba, article 255(1)(e) pour la réglementation des taux; divers autres articles de la loi concernent les autres aspects de la réglementation.

[17] HTA du Manitoba, article 2(6) et articles 3(1) et 3(2).

[18] HTA du Manitoba, article 291(1).

[19] HTA du Manitoba, article 291(2).

[20] HTA du Manitoba, article 2(18).

[21] Il existe certaines exceptions.

[22] HTA du Manitoba, article 169.1(4).

[23] HTA du Manitoba, article 169.1(5).

[24] HTA du Manitoba, articles 255(2) et 255(3).

Chapitre 3

RÈGLEMENTS SUR LE POIDS ET LES DIMENSIONS DES VÉHICULES DE CAMIONNAGE COMMERCIAL DES GRAINS: AUTOMNE 1982

3.1 Objectifs du chapitre

Les règlements sur le poids et les dimensions des véhicules sont l'un des principaux déterminants des aspects économiques du camionnage commercial des grains. Ces règlements définissent avant tout le type, la configuration et les dimensions des véhicules pouvant être employés pour le camionnage commercial des grains ainsi que le nombre maximal d'essieux et les limitations de poids brut des ensembles de véhicules. Les limitations relatives à la configuration, aux dimensions et au poids d'un véhicule déterminent son volume maximal ainsi que sa capacité de charge utile.

En général, plus le camion (et notamment l'ensemble camion-remorque) est gros, plus le coût unitaire de transport de la charge utile est bas. C'est pourquoi, moins les règlements sur le poids et les dimensions des véhicules sont contraignants, plus le camionnage commercial des grains peut être rentable sur le plan coût-efficacité.

Les règlements sur le poids et les dimensions des véhicules se sont considérablement assouplis dans les Prairies depuis 1974, année où les gouvernements fédéral et provinciaux ont conclu un accord pour un Programme d'amélioration du réseau routier. Ce programme a défini un réseau routier "primaire" dans les Prairies, sur lequel peuvent être mis en service des véhicules d'une configuration particulière et d'un poids brut global (p.b.g.) allant jusqu'à 50 000 kg (soit 110 000 livres). Auparavant, le poids brut global des véhicules était limité à 33 660 kg (soit 74 000 livres).

Depuis la signature de cet accord, plusieurs autres modifications ont été apportées aux règlements sur le poids et les dimensions des véhicules dans les Prairies, notamment les suivantes: augmentation de la longueur autorisée des véhicules; extension des limitations de poids du réseau routier primaire au réseau routier secondaire, pour certaines périodes; et plus récemment (printemps 1982), nouvel assouplissement des règlements concernant le poids brut global autorisé sur le système routier primaire et le poids brut global autorisé sur le réseau routier secondaire. Avec les innovations techniques (notamment la diminution des tares), ces modifications ont permis d'augmenter considérablement la capacité de charge utile des ensembles camions-remorques, en particulier pour le transport des marchandises en vrac comme les grains ou les engrais.

Ce chapitre résume les règlements actuels (automne 1982) sur le poids et les dimensions des véhicules, qui régissent le camionnage commercial des grains dans les Prairies, ou en provenance ou à destination de cette région. Il traduit cette réglementation en véhicules "types" et capacités respectives de charge utile des grains, étudie les changements potentiels et examine plusieurs autres aspects pertinents des règlements sur le poids et les dimensions des véhicules.

3.2 Règlements régissant les activités intrarégionales: automne 1982

La réglementation actuelle du poids et des dimensions des véhicules utilisés pour le camionnage commercial des grains dans l'Ouest est fort complexe car de nombreuses variantes existent selon la configuration du véhicule, la catégorie de route, la largeur des pneus, l'espace entre les essieux, le rapport poids-puissance, le nombre de pneus et la saison d'activité.

Le tableau 3.1 résume les limitations maximales "fondamentales"[1] de poids et de dimensions qui régissent, à toutes fins pratiques, le camionnage commercial des grains dans les provinces des Prairies[2]. Ces limitations sont indiquées pour chacune des provinces, pour les trois grandes catégories de routes.

Routes de catégorie 1: Ce sont les routes principales de chacune des provinces. À ces routes sont appliqués les règlements les plus souples de chaque province sur le poids et les dimensions des véhicules. Au Manitoba et en Saskatchewan, les routes de catégorie 1 sont fondamentalement les mêmes que celles désignées comme appartenant au réseau routier primaire défini par l'accord fédéral-provincial de 1974. En Alberta, la plus grande partie du réseau routier provincial de catégorie 1 a été désignée en fonction des restrictions de poids et de dimensions.

Routes de catégorie 2: Cette catégorie inclut la plupart des autres routes relevant de la compétence des trois ministères provinciaux de la voirie, qui ne sont pas incluses dans le réseau de catégorie 1.

Autres routes: Cette catégorie inclut la plupart des autres voies publiques dans chacune des provinces. Ces routes relèvent généralement des autorités municipales, bien que les gouvernements provinciaux aient leur mot à dire et (ou) leur approbation à donner en ce qui concerne les règlements sur le poids et les dimensions des véhicules.

Tableau 3.1

POIDS ET DIMENSIONS MAXIMUMS DE BASE
EN FONCTION DE LA CATÉGORIE DE ROUTES,
PROVINCES DES PRAIRIES: 1er NOVEMBRE 1982

Attribut	Unités	Catégorie de routes*	Manitoba	Saskatchewan	Alberta
Longueur maximale	m/pi	1	23,0/75,5	23,0/75,5	23,0/75,5
		2	23,0/75,5	23,0/75,5	23,0/75,5
		0	23,0/75,5	23,0/75,5	23,0/75,5
Largeur maximale	m/pi	1	2,6/8,5	2,6/8,5	2,6/8,5
		2	2,6/8,5	2,6/8,5	2,6/8,5
		0	2,6/8,5	2,6/8,5	2,6/8,5
Poids maximal	m/pi	1	4,15/13,6	4,15/13,6	4,15/13,6
		2	4,15/13,6	4,15/13,6	4,15/13,6
		0	4,15/13,6	4,15/13,6	4,15/13,6
Poids maximal sur l'essieu directeur avant	tonnes/kips***	1	5,5/12,0	5,5/12,0	7,3/16,0
		2	5,5/12,0	5,5/12,0	7,3/16,0
		0	5,5/12,0	5,5/12,0	**
Poids maximal sur l'essieu simple (autre que l'essieu directeur avant)	tonnes/kips	1	9,1/20,0	9,1/20,0	9,1/20,0
		2	8,2/18,0	8,2/18,0	8,2/13,0
		0	8,2/18,0	8,2/18,0	**
Poids maximal sur l'essieu tandem	tonnes/kips	1	16,0/35,0	16,0/35,0	16,8/37,0
		2	14,5/32,0	14,5/32,0	14,5/32,0
		0	14,5/32,0	14,5/32,0	**
Poids brut global (p.b.g.)	tonnes/kips	1	56,5/124,6	53,5/118,0	53,5/118,0
		2	47,6/105,0	49,0/108,0	53,5/118,0
		0	20,0/44,1	34,5/76,0	**
Nombre minimum d'essieux requis pour arriver au p.b.g. maximum	tonnes/kips	1	8	7	7
		2	7	7	8
		0	3	5	**

* 1 = catégorie 1 2 = catégorie 2 0 = autres
** entre 50-75-90-100 % des poids de catégorie 1
*** kips = mille livres

En Saskatchewan, la définition des routes primaires (c'est-à-dire des routes de catégorie 1) permet aux véhicules certains mouvements "en dehors du réseau primaire", dans le cadre des limitations de poids et de dimensions appliquées au réseau primaire. L'autorisation de ces mouvements en dehors du réseau primaire en Saskatchewan se résume ainsi:

> 8 km le long de toute route provinciale non primaire, à partir de l'intersection de cette route avec toute route primaire, PLUS 8 km le long de toute route provinciale non primaire, à partir des limites municipales de toute agglomération d'une population d'au moins 1 000 habitants et desservie par une route primaire, PLUS trajets à destination d'un certain nombre de centres spécifiquement désignés[3].

L'Alberta et le Manitoba n'ont pas, dans leurs règlements respectifs, de dispositions équivalentes sur les mouvements en dehors du réseau primaire.

Les observations suivantes sur les limitations de poids et de dimensions des véhicules sont particulièrement importantes pour le camionnage commercial intrarégional des grains dans les Prairies:

(i) Chacune des trois provinces des Prairies a trois grandes catégories de routes sur lesquelles se fait le camionnage commercial des grains.

(ii) Chacune des trois provinces a adopté un ensemble normalisé de limitations des dimensions qui s'applique à toutes les activités de camionnage, sur toutes les voies publiques de la région. Ces normes sont les suivantes: longueur, 23,0 m; largeur, 2,6 m; et hauteur, 4,15 m.

(iii) Dans les trois provinces, les limitations de poids sur les essieux, pour les véhicules circulant sur les routes primaires de catégorie 1, sont en pratique de 5 550 kg, 9 100 kg et 16 000 kg pour l'essieu directeur avant, les autres essieux simples et les essieux tandems respectivement. (Sur les essieux directeurs avant et sur les essieux tandems, l'Alberta permet des poids légèrement supérieurs aux poids permis par le Manitoba et la Saskatchewan. Cependant, ceci n'a pas de grande conséquence pratique sur la capacité de charge utile ou sur les coûts d'exploitation.)

(iv) Les limitations de poids sur les essieux, pour les routes n'appartenant pas à la catégorie 1, sont de 10 % inférieures à celles permises sur

les routes de catégorie 1; elles sont respectivement de 8 200 kg et 14 500 kg pour les essieux simples et les essieux tandems.

(v) Le poids brut global maximum autorisé sur les routes de catégorie 1 est le même en Alberta et en Saskatchewan, soit 53 500 kg. Le Manitoba impose cette même limitation de 53 500 kg aux trains routiers B, mais permet un poids brut global supérieur pour les trains routiers A (jusqu'à un maximum de 56 500 kg pour les trains A à 8 essieux)[4]. Cette limitation supérieure se traduit par un avantage potentiel de 2 500 kg en charge utile pour les trains A, par comparaison aux trains B circulant sur les routes de catégorie 1 au Manitoba[5].

(vi) Le poids brut global maximum autorisé sur les routes de catégorie 2 de la région est limité à 47 600-49 000 kg (la limitation la plus basse étant celle en vigueur au Manitoba).

(vii) Le poids brut global maximum autorisé sur les autres routes (celles relevant généralement des autorités municipales) peut être substantiellement plus bas que celui permis sur les routes primaires et secondaires (c'est-à-dire les routes relevant des gouvernements provinciaux).

Notons que les limitations de poids pour cette catégorie de routes varient considérablement d'une juridiction locale à une autre. Cette variabilité, doublée d'une ignorance généralisée des dispositions spécifiques et d'une application sporadique (voire inexistante) des règlements, fait qu'il est difficile de généraliser quant aux répercussions pratiques des règlements de poids et dimensions des véhicules sur le camionnage commercial des grains sur cette catégorie de routes.

3.3 Règlements régissant les activités extrarégionales: automne 1982

Le camionnage commercial extrarégional des grains se fait sur les routes de catégorie 1 et sur les voies qui les relient à la Colombie-Britannique, à l'Ontario et au nord des États-Unis: Montana, Dakota du Nord et Minnesota.

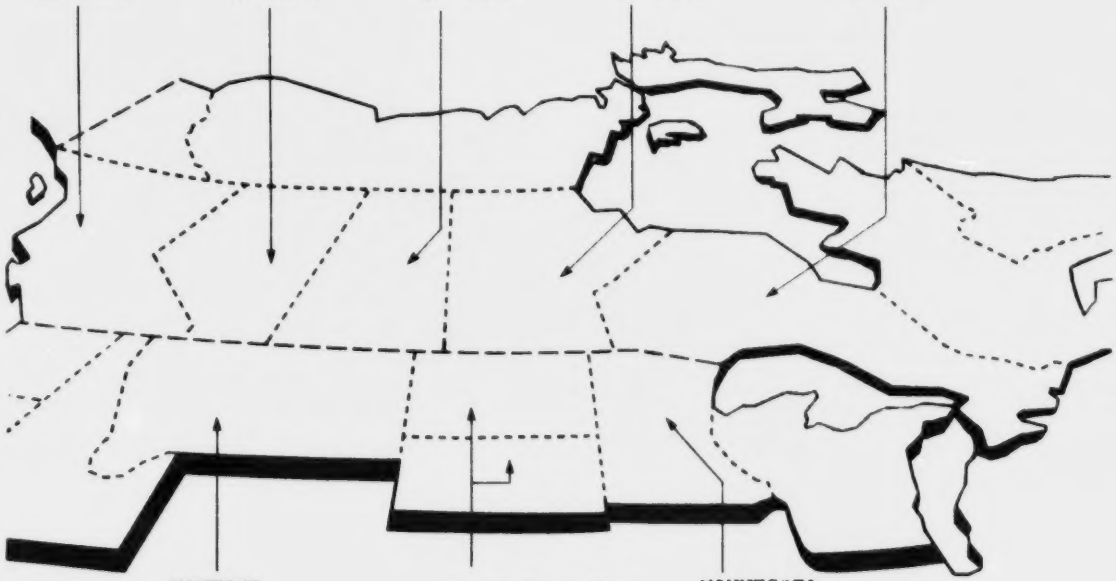
La figure 3.1 compare les restrictions d'exploitation sur les routes de catégorie 1 dans les Prairies à celles des

Figure 3.1

COMPARAISON DES RESTRICTIONS ESSENTIELLES
SUR LE POIDS ET LES DIMENSIONS DES VÉHICULES
(ROUTES PRIMAIRES)
PROVINCES DES PRAIRIES ET JURIDICTIONS ADJACENTES

(En vigueur à compter du 1er novembre 1982)

C.-B.	ALB.	SASK.	MAN.	ONT.
a) 4,12	a) 4,15	a) 4,15	a) 4,15	a) 4,15
b) 2,6	b) 2,6	b) 2,6	b) 2,6	b) 2,6
c) 23,0	c) 23,0	c) 23,0	c) 23,0	c) 21,0
d) 5,5	d) 7,3	d) 5,5	d) 5,5	d) 10,0
e) 9,1	e) 9,1	e) 9,1	e) 9,1	e) 10,0
f) 17,0	f) 16,8	f) 16,0	f) 16,0	f) 19,1
g) 63,5	g) 53,5	g) 53,5	g) 56,5	g) 63,5



MONTANA	N. ET S. DAKOTA	MINNESOTA
a) 4,15	a) 4,15	a) 4,15
b) 2,4	b) 2,4	b) 2,4
c) 19,8	c) 22,9	c) 19,8
d) N.S.	d) N.S.	d) 5,5
e) 9,1	e) 9,1	e) 9,1
f) 15,4	f) 15,4	f) 15,4
g) 36,3	g) 36,3	g) 36,3

a - hauteur (m)
b - largeur (m)
c - longueur (m)
d - essieu directeur (en milliers de kg)
e - essieu simple (en milliers de kg)
f - essieu tandem (en milliers de kg)
g - poids brut du véhicule (en milliers de kg)
N.S. - non spécifié

routes principales relevant des compétences canadiennes ou américaines[6] dans des régions voisines.

Les variations les plus notables des règlements de poids et de dimensions des véhicules qui affectent le camionnage extrarégional sont les suivantes:

Région des Prairies - Colombie-Britannique: En Alberta, la limitation de p.b.g. est inférieure de 10 000 kg à celle en vigueur en Colombie-Britannique.

Région des Prairies - Ontario: Les limitations concernant les essieux et le p.b.g. sont nettement plus basses au Manitoba qu'en Ontario. Par contre, la longueur globale maximale autorisée au Manitoba est supérieure de 2 m à celle autorisée en Ontario.

Région des Prairies - Dakota du Nord: La limitation de p.b.g. dans le Dakota du Nord est de 20 000 kg inférieure à celle en vigueur au Manitoba, et de 17 200 kg inférieure à celle en vigueur en Saskatchewan.

Région des Prairies - Minnesota: La limitation de p.b.g. au Minnesota est de 20 200 kg inférieure à celle du Manitoba. De plus, la longueur globale maximale autorisée au Minnesota est inférieure de 3,2 m à celle autorisée au Manitoba.

Région des Prairies - Montana: La limitation de p.b.g. au Montana est inférieure de 20 200 kg à celle de l'Alberta et de la Saskatchewan. De plus, la longueur globale maximale autorisée au Manitoba est inférieure de 3,2 m à celle autorisée dans les Prairies.

3.4 Répercussions sur les ensembles de véhicules et les charges effectives

Dans le cadre de cette étude, les "camions commerciaux de grains" sont considérés comme étant de grands ensembles de véhicules, employés pour le transport des grains, pour compte d'autrui. Cette partie de l'étude définit les caractéristiques des ensembles de véhicules régulièrement (interdictions de printemps et primes d'hiver exclues) et légalement (sans permis spéciaux) autorisés à faire le camionnage des grains, en vertu des règlements sur le poids et les dimensions des véhicules, et pouvant circuler entre deux points couplés origine-destination, conformément aux catégories d'itinéraires routiers entre le point d'origine et le point de destination et aux dispositions des juridictions concernées.

Il existe quatre grandes catégories d'ensembles de véhicules dans le cadre des règlements actuels sur le poids et les dimensions des véhicules:

Catégorie 1: camion[7] plus remorque[8]
Catégorie 2: tracteur[9] plus semi-remorque[10]
Catégorie 3: tracteur plus semi-remorque plus remorque (train routier A)
Catégorie 4: tracteur plus semi-remorque plus semi-remorque (train routier B)

Chaque grande catégorie est divisée en plusieurs sous-catégories, la distinction se faisant selon le nombre et la configuration des essieux.

Le tableau 3.2 indique les caractéristiques des véhicules types de chacune de ces catégories, en termes de dimensions, tare, et charge utile en pieds cubes.

Le tableau 3.2 indique également le poids "légal" de la charge utile de ces véhicules types, lorsqu'ils sont mis en service dans la région des Prairies, selon la catégorie des routes empruntées et la province d'activités[11].

En général, pour les véhicules types des catégories 2, 3 et 4, il y a saturation pondérale avant saturation volumique. Afin d'illustrer ceci, considérons les densités de divers produits pour lesquels la limitation de volume est atteinte avant la limitation de poids, pour les divers ensembles de véhicules présentés au tableau 3.2 et leur capacité de charge utile respective:

Camion et remorque	= 54-63 livres/boisseau
Tracteur et semi-remorque	= 43-45 livres/boisseau
Tracteur-semi-remorque courte	= 51-56 livres/boisseau
Tracteur-semi-semi	= 48-52 livres/boisseau

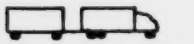
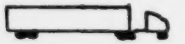
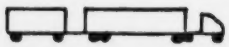
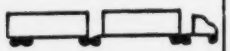
Comparons ces données aux densités (calculées en livres par boisseau) des produits types suivants: blé, 60; orge, 48; seigle, 56; colza et lin, 50; avoine, 34. La limite de volume est atteinte avant la limite de poids uniquement dans le cas de l'avoine et des criblures[12].

D'après le tableau 3.2, et présumant que des charges "légales" sont considérées, on peut déterminer les charges maximales types pour divers itinéraires, types de véhicules et types de marchandises. Prenons les exemples suivants, à titre illustratif:

Exemple 1: Marchandise : lin (50 livres/boisseau)
Type de véhicule: catégorie 3 (train A)
Origine : en Saskatchewan (sur une route de catégorie 2)

Tableau 3.2

CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES ET CHARGES UTILES:
ENSEMBLES TYPES DE VÉHICULES UTILISÉS POUR LE CAMIONNAGE COMMERCIAL DES GRAINS,
PROVINCES DES PRAIRIES: 1er novembre 1982

	CATÉGORIE 1 Camion + remorque	CATÉGORIE 2 tracteur + semi	CATÉGORIE 3 tr.+semi+remorque (train A)	CATÉGORIE 4 tr.+semi+semi (train B)
				
LONGUEUR:				
1ère remorque (ou conteneur du camion porteur) (pi)	14-17	38-42	32-34	25
2e remorque (pi)	14-17	S/O	14-17	27
Ensemble (pi)	37-45	55-60	65-70	70-72
CAPACITÉ EN PIEDS CUBES:				
1ère remorque (ou conteneur du camion porteur) (pi^3)	610-750	1 450-1 600	1 210-1 290	1 000
2e remorque (pi^3)	610-750	S/O	610-750	1 050
Total (pi^3)	1 220-1 500	1 450-1 600	1 820-2 040	2 050
POIDS DE LA TARE:				
Camion/tracteur (kips)	15,0-17,0	16,0-17,5	16,0-17,5	16,0-17,5
1ère remorque (kips)	S/O	11,1-11,5	10,0-10,6	8,0-10,0
2e remorque (kips)	7,3-7,7	S/O	7,3-7,7	8,0-10,0
Total (kips)	22,3-24,7	27,1-29,0	33,3-35,8	32,0-37,5
CAPACITÉ DE CHARGE UTILE:				
Boisseaux	980-1 200	1 170-1 270	1 470-1 640	1 650
Poids (kips)/(tonnes)				
ROUTES DE CATÉGORIE 1:				
Manitoba	(62-65)/(28-29)	(53-55)/(24-25)	(87-89)/(39-40)	(80-86)/(36-39)
Saskatchewan	(62-65)/(28-29)	(53-55)/(24-25)	(82-84)/(37-38)	(80-86)/(36-39)
Alberta	(62-65)/(28-29)	(53-55)/(24-25)	(82-84)/(37-38)	(80-86)/(36-39)
ROUTES DE CATÉGORIE 2:				
Manitoba	(55-58)/(25-26)	(47-49)/(21-22)	(69-71)/(31-32)	(67-73)/(30-33)
Saskatchewan	(55-58)/(25-26)	(47-49)/(21-22)	(72-74)/(33-34)	(70-76)/(32-35)
Alberta	(55-58)/(25-26)	(47-49)/(21-22)	(72-74)/(33-34)	(70-76)/(32-35)

Destination : Brandon (sur une route de catégorie 1)

Charge maximale type = 34 tonnes (réglementée par la limitation de p.b.g. de 49 tonnes pour les routes de catégorie 2 en Saskatchewan).

Exemple 2: Marchandise : maïs (52 livres/boisseau)
Type de véhicule: catégorie 2 (tracteur et semi)
Origine : Minneapolis (sur une route de catégorie 1)
Destination : entrepôt d'aliments pour le bétail, au Manitoba (sur une route de catégorie 1)

Charge maximale type = 24 tonnes (réglementée par la limitation de p.b.g. de 36,3 tonnes pour les routes de catégorie 1 au Minnesota).

Exemple 3: Marchandise : orge (48 livres/boisseau)
Type de véhicule: catégorie 4 (train B)
Origine : périphérie de Régina (sur une route de catégorie 2)
Destination : Weyburn (sur une route de catégorie 1)

Charge maximale type = 35 tonnes (réglementée par la limitation de p.b.g. de 49 tonnes pour les routes de catégorie 2 en Saskatchewan).

3.5 Changements récents et prévus dans les règlements sur le poids et les dimensions des véhicules

D'importants changements ont été apportés l'année dernière aux règlements sur le poids et les dimensions des véhicules dans les Prairies:

(i) augmentation de 7 à 14 % des limitations de p.b.g. autorisé sur les routes de catégorie 1;

(ii) augmentation de 42 à 45 % des limitations de p.b.g. autorisé sur les routes de catégorie 2; et

(iii) normalisation des longueurs globales autorisées à 23,0 m (75,5 pieds).

Ces changements avaient pour objectif de faciliter l'utilisation des trains routiers A et des trains routiers B pour

le transport des marchandises dans la région ainsi que pour le transport extrarégional à destination de Thunder Bay et de la Colombie-Britannique.

Cependant, les restrictions imposées aux États-Unis sur le poids et les dimensions des véhicules continuent de restreindre aux véhicules à 5 essieux (unité motrice - semi-remorque) le mouvement des marchandises entre les Prairies et les États-Unis. Ceci influe sur le type d'équipement qu'achètent les transporteurs canadiens engagés dans le camionnage international.

À court terme, aucun changement notable n'est prévu dans la réglementation du poids et des dimensions des véhicules utilisés pour le camionnage commercial des grains dans les Prairies. Cependant, on peut présumer que des modifications significatives surviendront éventuellement (tolérance plus grande):

(i) tolérance accrue en ce qui concerne limitations de p.b.g. sur les routes primaires en Alberta et en Saskatchewan (jusqu'aux limitations actuellement en vigueur au Manitoba, par exemple) pour les ensembles de véhicules à train A, et

(ii) autorisation d'exploiter les véhicules à trois essieux dans une catégorie de poids supérieure à celle des véhicules à essieux tandems, avec une tolérance accrue en ce qui concerne les limitations p.b.g. (jusqu'aux limitations actuellement en vigueur en Ontario, par exemple).

(Un important projet canadien de recherche qui étudierait les liens entre, d'une part, les divers ensembles de véhicules et, d'autre part, la stabilité, le contrôle, et la charge sur la chaussée, a été proposé à un comité de recherche mixte CCSTM/ARTC (Conférence canadienne des services de transports motorisés/Association des routes et transports du Canada) sur le poids et les dimensions des véhicules. Un programme de trois ans est envisagé. Les conclusions d'une telle étude constitueraient sans aucun doute un texte de référence majeur pour tout autre changement envisagé quant aux règlements sur le poids et les dimensions des véhicules au Canada[13].)

3.6 Autres considérations

3.6.1 Caractéristiques actuelles du parc

Actuellement, les véhicules de catégorie 2 (tracteur plus semi-remorque) dominent dans l'industrie du camionnage des grains. Trois facteurs expliquent cette situation:

Premièrement: Jusqu'au printemps 1982, les trains routiers A et les trains routiers B en circulation sur les

routes n'appartenant pas à la catégorie 1 faisaient l'objet des mêmes limitations de p.b.g. que les véhicules tracteur-semi-remorque. À de telles limitations, les trains "doubles" (c'est-à-dire les trains A et les trains B) fonctionnent bien en dessous de leur capacité. Jusqu'à présent, le parc ne s'est pas encore adapté au relâchement des limitations de p.b.g. sur les routes de catégorie 2.

Deuxièmement: Beaucoup de véhicules utilisés pour le camionnage commercial des grains dans les Prairies sont également utilisés pour le transport des marchandises agricoles (grains et engrais) à destination ou en provenance des États-Unis, et notamment en provenance ou à destination du Minnesota. Les règlements sur le poids et les dimensions des véhicules en vigueur au Minnesota interdisent l'utilisation des trains doubles, contraignant ainsi les camionneurs à utiliser des véhicules standard à 5 essieux composés d'un tracteur et d'une semi-remorque[14].

Troisièmement: Beaucoup de véhicules à benne-trémie utilisés pour le camionnage commercial des grains sont également employés pour le transport intrarégional des engrais. D'après les entretiens que nous avons eus avec les dirigeants de l'industrie, peu de fermiers acceptent de recevoir des livraisons d'engrais de plus de 20-25 tonnes. Or, de telles charges sont trop petites pour les trains A et les trains B, mais conviennent parfaitement aux véhicules composés d'un tracteur et d'une semi-remorque.

Cette prédominance des ensembles standard tracteur - semi-remorque dans le camionnage commercial des grains ne subsistera probablement pas: à mesure que le parc sera mieux adapté et que le marché (transport des grains et des engrais) répondra mieux aux avantages de productivité inhérents aux chargements plus importants, les trains doubles seront davantage employés. Apparemment, les trains A présentent plus d'attrait pour les camionneurs de grains que les trains B. En effet, ils permettent de livrer des chargements de grandeurs fort diverses au Canada, et peuvent être séparés puis mis en service d'une manière efficace aux États-Unis.

3.6.2 Application des règlements

Jusqu'ici, nous avons décrit et évalué les règlements sur le poids et les dimensions des véhicules selon une approche de jure. Or, pour étudier les effets de ces règlements sur le camionnage commercial des grains (et sur les autres activités de camionnage), nous devons tenir compte des aspects de facto. Ainsi, beaucoup de fermes sont situées en dehors du réseau routier de catégorie 1; or, les règlements sur le poids et les dimensions des véhicules s'appliquent surtout aux routes de catégorie 1. En conséquence, beaucoup de trajets de transport des grains peuvent se faire dans le cadre des limitations imposées par les règlements pour les routes de catégorie 1 (sur lesquelles se fait la plus grande partie du camionnage) et non dans le cadre des limitations imposées par les règlements pour les routes n'appartenant pas à la catégorie 1 (sur lesquelles seule une petite partie du camionnage s'effectue).

Aucune donnée statistique ne corrobore cette possibilité; cependant, comme nous le verrons au chapitre 4, beaucoup de camionneurs engagés dans le transport commercial des grains déclarent des "charges utiles types" qui semblent donner une certaine crédibilité à une telle possibilité.

3.6.3 Permanence des règlements

Les effets qu'ont sur l'infrastructure routière (revêtements, ponts) les changements apportés aux règlements concernant le poids et les dimensions des véhicules font actuellement l'objet de débats. Le programme d'étude CCSTM/ARTC que nous avons mentionné plus haut permettra probablement de résoudre en partie ces questions.

Pour notre étude, ces débats - et toute résolution à venir - indiquent simplement que les règlements actuels ne peuvent être considérés comme des facteurs permanents qui régissent le camionnage commercial des grains. Les gouvernements provinciaux peuvent aisément modifier ces règlements s'ils le veulent, ce qui aurait de profondes répercussions sur les aspects économiques de l'industrie du camionnage.

RENVOIS

[1] Les limitations "de base" peuvent être outrepassées avec un permis spécial. Elles font l'objet de diverses autres restrictions: espacement des essieux, largeur des pneus, pression des pneus, ponts spéciaux, etc.

[2] Les renseignements donnés résument l'essentiel de règlements complexes et détaillés. Il faut donc consulter directement les règlements lorsqu'on étudie les ensembles "anormaux" de véhicules et (ou) les options spécifiques d'itinéraires.

[3] Birch Hills, Caron Delmas, Disley, Dundurn, Fiske, Girvin, Grand Coulee, Grenthal, Janse, Lac Vert, Laura, MacDowell, Marshall, Mozart, Neunlage, Pense, Piopot, Pilot Butte, Pleasantdale, Rush Lake, Viscount, Waldeck, Webb, Weldon, Yarbo et Zealandia, en plus de la mine de potasse P.C.A.

[4] Les trains A sont ainsi formés: tracteur + semi-remorque + remorque; les trains B sont ainsi formés: tracteur + semi-remorque + semi-remorque. Ces deux ensembles de véhicules sont souvent désignés par l'expression "trains doubles".

[5] Lors des changements apportés au printemps 1982 aux limitations de p.b.g., la Saskatchewan et l'Alberta ont décidé d'appliquer aux trains A les mêmes limitations de p.b.g. que celles en vigueur pour les trains B, en fonction du poids admissible sur l'essieu, bien que leurs dispositions sur le poids admissible sur les essieux des trains A leur auraient permis d'opter pour le p.b.g. autorisé pour les trains au Manitoba. La raison de cette décision est la suivante: la Saskatchewan et l'Alberta préfèrent encourager la mise en service des trains routiers B plutôt que des trains routiers A, (apparemment) pour des raisons de sécurité et de stabilité.

[6] Les règlements des États-Unis indiqués ici sont ceux qui s'appliquent aux routes inter-États.

[7] Un "camion" est une unité unique dont le tracteur et le conteneur sont directement unis l'un à l'autre.

[8] Une "remorque" est une unité unique constituée d'un conteneur, dont le poids est totalement porté par ses propres essieux.

[9] Un "tracteur" (ou unité motrice) est une unité unique, sans conteneur, utilisée pour remorquer une semi-remorque rattachée à lui par une "cinquième roue". Une partie du poids de la semi-remorque est transférée, par l'intermédiaire de la cinquième roue, aux essieux du tracteur.

10 Une "semi-remorque" est une unité unique composée d'un conteneur, dont le poids est partiellement porté par ses propres essieux.

11 Nous n'indiquons pas de capacité de charge utile pour les "autres" routes, étant donné que les limitations de p.b.g. sur ces routes varient.

12 En pratique, lorsqu'un transporteur fait régulièrement le transport de marchandises de faible densité, il emploie généralement des remorques ou semi-remorques plus longues et (ou) des "extenseurs", pour accroître la capacité volumique du véhicule de façon à prendre en charge une quantité de marchandises qui atteigne le poids limite. À cet égard, même les grains de faible densité ont une densité telle que le transporteur peut toujours charger une cargaison de poids limite dans le cadre des limitations de dimensions imposées par les règlements.

13 "A Study on the Effects of Variations in Truck Weights and Dimensions on Vehicle Stability and Control Characteristics and Pavement Loadings" (Étude sur les effets des variations de poids et de dimensions des véhicules sur les caractéristiques de stabilité et de contrôle des véhicules ainsi que sur la charge sur la chaussée), Damas et Smith, juillet 1982.

14 Soulignons que ces exploitants disposent de petites remorques, qu'ils rattachent à leurs véhicules pour former des trains routiers A, pour le transport des grains dans les Prairies. Parfois, les exploitants utilisent aussi de petites semi-remorques en tant que véhicules de "tête" des trains routiers B dans les Prairies.

Chapitre 4

ENVERGURE ET CARACTÉRISTIQUES D'EXPLOITATION DU PARC DE VÉHICULES UTILISÉS POUR LE CAMIONNAGE COMMERCIAL DES GRAINS: AUTOMNE 1982

4.1 Objectifs du chapitre

Ce chapitre présente et commente les données et renseignements recueillis au cours de cette étude sur l'envergure, le rôle et les caractéristiques d'exploitation de l'industrie et du parc de camionnage commercial des grains dans la région des Prairies, à l'automne 1982. Il fait notamment le point sur les sujets suivants:

(i) identification des transporteurs et de leurs autorisations d'exploitation;

(ii) indication du nombre, des types et des dimensions des véhicules employés par les transporteurs qui font le camionnage commercial des grains;

(iii) schémas origine-destination des activités, longueur des parcours, utilisation de l'équipement, trajets de retour, manutention des marchandises, chargements;

(iv) variations saisonnières des activités; et

(v) propriétaires de l'équipement.

Nous étudions les données sur les taux et les coûts du camionnage commercial des grains au chapitre 5.

4.2 Sources des renseignements

Il n'existe aucune source systématique de données, parmi les organismes publics ou privés, sur le camionnage commercial des grains. Ainsi, il est impossible d'isoler en un groupe séparé les transporteurs ou les camions qui font le camionnage commercial des grains, à partir des données d'immatriculation des véhicules ou des dossiers gouvernementaux d'assurance des véhicules (Saskatchewan et Manitoba). De plus, vu la non-réglementation (effective) du camionnage intraprovincial des grains dans les Prairies (voir chapitre 2), les dossiers d'autorisations d'exploitation sont d'une utilité restreinte pour identifier les transporteurs intraprovinciaux. Par contre, ils donnent une indication des transporteurs extraprovinciaux, même si certains facteurs limitent là aussi leur utilité:

(i) la "non-complémentarité" (détenir une autorisation extraprovinciale dans une juridiction, pour laquelle il n'existe pas d'autorisation complémentaire dans une autre juridiction);

(ii) le "non-exercice" (détenir une autorisation appropriée, mais ne pas l'utiliser);

(iii) l'"autorisation inclusive" (les "grains" font partie d'une catégorie plus générale de marchandises pour laquelle l'autorisation est donnée);

(iv) le "permis de voyage" (autoriser une activité de transport en vertu d'un permis de voyage ou d'un permis pour une période limitée, sans émettre d'autorisation officielle (enregistrée) d'exploitation); et

(v) la tolérance dans l'application ou la non-application des règlements.

Étant donné que les dossiers publics sont d'une utilité restreinte et qu'il n'existe pas d'ouvrages fondamentaux sur le camionnage commercial des grains, nous avons jugé que le secteur privé constituait la meilleure source de renseignements sur l'envergure, le rôle et les données d'exploitation de l'industrie. Aux fins de cette étude, nous avons contacté les groupes suivants:

Les porte-parole de l'industrie du camionnage: Nous avons contacté les représentants des trois associations de camionnage des Prairies. Chacune d'elles a été en mesure d'identifier les transporteurs "membres" engagés dans le camionnage commercial des grains ainsi que certains des plus grands transporteurs "non membres".

Les porte-parole de l'industrie de l'expédition: Nous avons contacté les dirigeants de plusieurs grandes entreprises d'expédition faisant affaire avec des camionneurs de grains et (ou) d'engrais en vrac.

Les entreprises de camionnage privées: Nous avons contacté, en personne ou par téléphone, 75 entreprises de transport (31 au Manitoba, 23 en Saskatchewan et 21 en Alberta).

Nous avons analysé et regroupé les renseignements communiqués par les sources ci-dessus, auxquelles nous avons ajouté les données restreintes provenant des dossiers publics, pour établir le profil de l'industrie présenté ici.

4.3 Caractéristiques des schémas origine-destination du camionnage commercial des grains

La figure 4.1 schématise le transport commercial des grains par camion, d'un point d'origine à un point de destination, dans l'ouest du Canada. Elle illustre deux catégories fondamentales de mouvements:

(i) les expéditions dont le point d'origine est la ferme, qui sont classées ici parmi les "mouvements primaires", et

(ii) les expéditions qui proviennent d'un point d'origine autre que la ferme, qui sont classées ici parmi les "mouvements secondaires".

Au Canada, les mouvements primaires et secondaires peuvent avoir quatre catégories fondamentales de destination (du moins en ce qui concerne notre étude):

Les élévateurs primaires agréés: Ces élévateurs comprennent 3 000 élévateurs ordinaires "ruraux" et élévateurs de collecte à manutention élevée (dont les installations de Rosetown et Elm Creek à Cargill, et le terminus de Weyburn) dispersés un peu partout dans les Prairies. Leur rôle principal est d'emmagasiner les grains et d'assurer le transit des grains livrés directement par les producteurs.

Les élévateurs terminus agréés: Ces élévateurs comprennent les élévateurs terminus "intérieurs" (au nombre de cinq, situés à Saskatoon, Moose Jaw, Calgary, Edmonton et Lethbridge) et les élévateurs terminus d'exportation. Là, les grains sont officiellement inspectés, tant pour les mouvements intérieurs qu'extérieurs. De plus, ces terminus sont utilisés pour nettoyer, entreposer, traiter et transiter les grains.

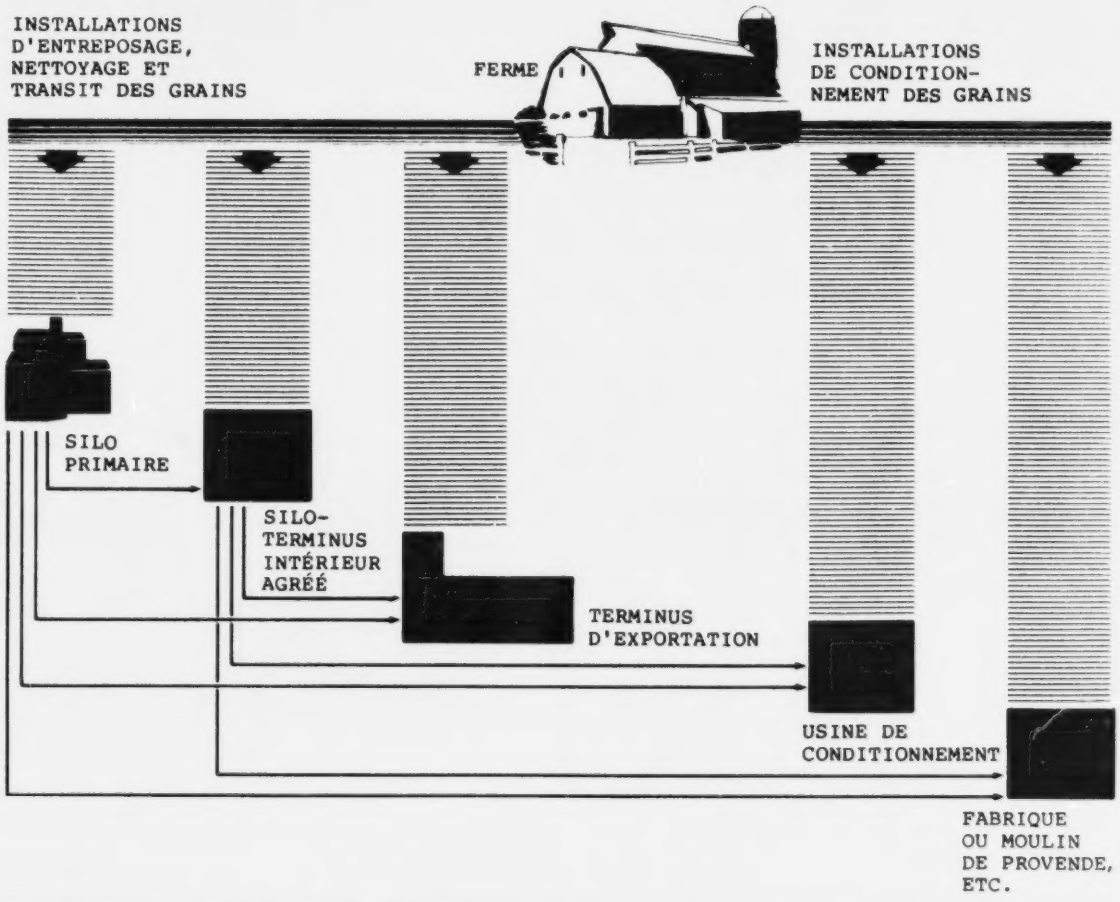
Les élévateurs de conditionnement agréés: Ces élévateurs comprennent les installations où les grains sont manufacturés ou conditionnés pour obtenir un autre produit, comme l'huile végétale, le malt ou la farine.

Les points de collecte non agréés: Cette catégorie comprend les installations comme les meuneries, les moulins à provende, les fabriques de provende ainsi que les installations de préparation et de distribution des semences.

Dans certains cas isolés, non illustrés dans le schéma, les mouvements primaires se font dans des camions commerciaux de grains jusqu'aux "wagons des producteurs", et les mouvements

Figure 4.1

SCHÉMAS ORIGINE-DESTINATION
DU CAMIONNAGE COMMERCIAL
DES GRAINS



MOUVEMENTS PRIMAIRES: L'expédition se fait à partir de la ferme.

MOUVEMENTS SECONDAIRES: L'expédition se fait à partir d'un point "autre" que la ferme.

secondaires se font entre les élévateurs primaires ou les élévateurs terminus.

Les mouvements à destination/en provenance des États-Unis en provenance/à destination des Prairies peuvent être représentés par le même schéma, bien que la terminologie propre au Canada (par exemple, "élévateur de conditionnement agréé") ne soit pas directement applicable aux États-Unis.

En ce qui concerne le camionnage, il faut tenir compte de deux autres aspects pour caractériser les schémas origine-destination, à savoir "les mouvements intraprovinciaux par opposition aux mouvements extraprovinciaux" et les "distances d'expédition".

La distinction entre les mouvements intraprovinciaux et les mouvements extraprovinciaux revêt une certaine importance car les règlements régissant les deux types d'activités sont, à la fois de jure et de facto, quelque peu différents. À toutes fins pratiques, le camionnage commercial des grains n'est pas réglementé à l'échelle intraprovinciale. Dans chacune des provinces, des centaines de transporteurs (voire des milliers, si on inclut les fermiers) peuvent entreprendre le camionnage provincial des grains (notamment le transport primaire intraprovincial), aux prix qu'ils jugent bons. Par contre, le camionnage extraprovincial des grains pour compte d'autrui, en provenance et à l'intérieur des Prairies, est réglementé (de jure et, à divers degrés, de facto) en ce qui concerne l'accès à l'industrie (mais non réglementé en ce qui concerne les taux pratiqués). Ainsi, un exploitant non agréé se heurterait actuellement à des obstacles majeurs s'il tentait d'acquérir une autorisation de transport extraprovincial des grains à laquelle ne serait apportée aucune restriction. Il s'agit là d'un type assez particulier de réglementation des autorisations puisqu'il existe par ailleurs toute une "banque" d'autorisations de transport extraprovincial des grains, émises à des transporteurs existants (de marchandises autres que les grains), mais non utilisées par eux, et qui pourraient être mises très rapidement en service actif.

Les "distances d'expédition" présentent elles aussi des conséquences pratiques pour les transporteurs qui font le camionnage commercial, puisqu'elles influent beaucoup sur le coût des mouvements et sur la concurrence modale. Trois grandes catégories de distances ont été identifiées:

> Transports locaux: toujours moins de 50 milles de long environ, et plus généralement dans un rayon de 5 à 25 milles.
>
> Les mouvements de cette catégorie sont presque toujours primaires et intraprovinciaux de nature, et ont principalement pour destination les élévateurs ruraux.

Le transport commercial est en concurrence directe avec le camionnage privé (par le fermier) et avec le camionnage pour compte d'autrui (fait pour un voisin).

La plus grande partie du temps total de voyage d'un camion commercial faisant ce type de transport se passe en temps de "pré-activité" (se rendre à son point d'origine), en temps de chargement et à la ferme et en temps de déchargement au point de destination. Le temps de déplacement du véhicule chargé est minime. Le potentiel de trajet de retour en charge est presque inexistant.

Vu ces caractéristiques, les camionneurs commerciaux appliquent généralement aux trajets d'une telle distance des prix forfaitaires types par chargement. (Nous étudions en détail les barèmes des coûts au chapitre 5.)

Transports de parcours moyens: dans un rayon de 50 à 200 milles.

Cette catégorie comprend les mouvements primaires et secondaires, principalement à l'échelle intraprovinciale. Les principaux points de destination sont les élévateurs de conditionnement agréés, les terminus intérieurs et les installations non agréées, par distinction avec les élévateurs ruraux. Le camionnage privé, fait par les fermiers, n'est pas un élément important de concurrence même s'il existe un camionnage privé fait par le destinataire (c'est-à-dire par l'usine de conditionnement). Dans certains cas, le transport ferroviaire est un élément de concurrence.

Les grains ne relevant pas de la compétence de la commission comptent pour une partie importante du mouvement des marchandises transportées sur de telles distances. Certains de ces grains sont cultivés sous contrat conclu entre le destinataire et le fermier.

Le potentiel de camionnage de retour semble relativement mineur. Les barèmes des taux semblent tenir compte d'un certain degré de camionnage de retour et sont généralement établis au mille (ou équivalent).

Transports de longs parcours: trajets d'une distance généralement supérieure à 200 milles, allant souvent jusqu'à 400 à 500 milles dans la région des Prairies, et parfois jusqu'à 1 500 milles (jusqu'aux points d'exportation au Canada et à destination/en provenance des États-Unis).

Les transports sur de longs parcours comprennent des mouvements primaires et secondaires, principalement à l'échelle extraprovinciale. Les lieux de destination incluent tant les installations de conditionnement que les terminus.

Le camionnage privé fait par les producteurs ou les destinataires n'est pas un élément de concurrence pour les transports sur de longs parcours. Par contre, le transport ferroviaire est un élément évident de concurrence, particulièrement pour les parcours très longs (plus de 500-700 milles).

Pour être rentable sur le plan économique, le camionnage doit généralement se faire avec un retour en charge et non à vide. C'est pourquoi les entreprises qui camionnent des grains sur de longs parcours sont souvent engagées dans le transport des engrais. Voici quelques exemples types de transports de longs parcours:

(i) transport de potasse à destination des États-Unis; au retour, transport de grains pour le bétail (maïs et farine de soja);

(ii) transport de grains pour le bétail ou de grains de spécialité, de la Saskatchewan (et, moins fréquemment, du Manitoba) vers l'Alberta; au retour, transport d'engrais;

(iii) transport de grains de spécialité ne relevant pas de la compétence de la commission, à destination de Vancouver; au retour, transport du bois à destination de l'Alberta (dans des camions-remorques à carrosserie "transformable") et éventuellement transport d'engrais à destination de la Saskatchewan; et

(iv) trajet aller seulement à destination d'un marché au comptant, à Thunder Bay.

En général, les barèmes des taux sont fondés sur des activités de camionnage relativement équilibrées (charge à l'aller et au retour) pour les trajets sur de longs parcours.

Afin de mieux équilibrer ses activités, un camionneur travaillant pour le compte d'autrui peut acheter des grains (ou des engrais) pour le trajet de retour d'un transport de long parcours. Ainsi, plusieurs grandes entreprises de camionnage des grains dans les Prairies détiennent un permis de commerçant en grain, émis par la Commission canadienne des grains.

Les caractéristiques générales des schémas origine-destination du camionnage commercial des grains dans l'ouest du Canada sont étudiées plus en détail aux pages suivantes, qui traitent de la structure de l'industrie et des aspects de l'exploitation.

4.4 Souplesse de l'industrie

Dans les pages suivantes, nous présentons et évaluons les renseignements que nous avons recueillis au cours de notre étude sur les transporteurs commerciaux de grains dans l'ouest du Canada, sur leurs parcs de véhicules et sur les caractéristiques clés des activités.

Ces renseignements doivent être considérés dans la perspective suivante: la structure de l'industrie a été et reste essentiellement souple. En effet, il y a des mouvements d'équipement entre les transporteurs oeuvrant pour le compte d'autrui, entre les transporteurs privés et ceux oeuvrant pour le compte d'autrui, entre le camionnage des grains et le camionnage d'autres marchandises (par exemple, les tracteurs), et entre les périodes de service actif et de non-service.

La location-bail est courante dans toute l'industrie pour les remorques, mais plus encore pour les tracteurs. C'est pourquoi ceux que l'on appelle les grands transporteurs commerciaux de grains devraient souvent être classés, de façon plus pertinente, dans la catégorie des courtiers d'équipement, de voyages ou de contrats. Généralement, ces transporteurs sont propriétaires d'une partie de leur équipement, mais leur parc est en grande partie loué à bail, et peut donc être mis en service (ou retiré du service) selon les possibilités commerciales qui s'offrent, à tout moment.

Les quelques observations suivantes illustrent cette souplesse de l'industrie:

(i) L'un des "grands" transporteurs résidant en Saskatchewan a actuellement 20 remorques à benne-trémie, alors qu'il en avait 2 il y a 6 mois. La majeure partie de cet équipement est louée à bail.

(ii) L'un des "grands" transporteurs résidant au Manitoba était fortement engagé dans le camionnage commercial des grains il y a 2 ou 3 ans, mais n'oeuvre plus actuellement dans ce secteur. Il indique cependant qu'il pourrait et ferait une forte ré-entrée dans l'industrie dans l'espace de quelques mois si les prix lui convenaient.

(iii) Actuellement, le parc disponible pour le camionnage commercial des grains dans les Prairies est considérablement sous-utilisé. Plusieurs transporteurs ont fait savoir qu'ils aimeraient se débarrasser de leur équipement et se retirer des affaires. Rien ne garantit que leur présence actuelle sur le marché durera.

Établir un profil de l'industrie est difficile en raison de cette souplesse structurelle et il faut procéder avec le plus grand soin lorsqu'on tire des déductions des renseignements obtenus. C'est donc avec ces restrictions que nous présentons les conclusions suivantes.

4.5 Transporteurs commerciaux de grains: domiciliés en Alberta

4.5.1 Transporteurs

Comme nous l'avons expliqué au chapitre 2, le camionnage intraprovincial pour compte d'autrui est effectivement non réglementé en Alberta. Ceci signifie qu'il existe potentiellement un nombre illimité de transporteurs commerciaux des grains dans la province et que ceux-ci ne peuvent être identifiés à partir des dossiers ou des autorisations de l'Alberta Motor Transport Board. À l'échelle extraprovinciale, le camionnage des grains pour compte d'autrui est réglementé. La liste des autorisations émises par l'Alberta - pour le transport extraprovincial des grains ou produits de grains, conformément à certaines conditions - est fort longue. D'après les renseignements fournis par l'Alberta Motor Transport Board, il existe environ 120 autorisations extraprovinciales qui comprennent explicitement le mot "grain"[1].

Pour dresser une liste des transporteurs commerciaux de grains en Alberta, nous nous sommes servis des sources suivantes: i) liste des transporteurs (et de leur équipement) fournie par l'Alberta Wheat Pool; ii) liste des transporteurs (et de leur équipement) fournie par NARP Processors Ltd.; iii) liste des transporteurs fournie par l'Alberta Trucking Association; iv) autorisations extraprovinciales mentionnées ci-dessus; v) divers renseignements (par exemple, publicités, etc.) parus dans l'Alberta Motor Transport Directory; et vi) plusieurs autres données fournies par des sources diverses (transporteurs, destinataires, etc.)[2].

D'après les renseignements fournis par ces sources, nous avons identifié 84 transporteurs commerciaux de grains. Nous devons cependant faire trois remarques à ce sujet. Premièrement, plusieurs des grands expéditeurs/destinataires ont mentionné que le nombre réel de transporteurs commerciaux de grains dans la province était d'environ 80 à 100. Deuxièmement, toutes les sources étaient d'accord pour affirmer que cette liste des transporteurs commerciaux de grains n'incluait pas les

exploitants disposant d'un ou deux camions (par exemple, les fermiers qui font du "camionnage pour compte d'autrui" sans forcément se servir d'équipement PSV, ou les propriétaires-exploitants qui travaillent de temps à autre pour l'un de ces 84 transporteurs, pour des expéditeurs privés, ou indépendamment). Troisièmement, au cours de l'échantillonnage de ces 84 transporteurs, nous avons éliminé au total 11 des transporteurs, et ce, pour deux raisons: le numéro de téléphone du transporteur n'était plus en service ou bien, si le numéro était encore en service, le transporteur ne faisait plus le camionnage des grains.

Nous avons essayé d'entrer en rapport avec 33 des 84 transporteurs de la liste d'origine (en partant du "haut" de la liste, c'est-à-dire en commençant par les transporteurs "jugés les plus importants"): 11 ont été éliminés, 1 a refusé de fournir des renseignements et 21 ont fourni des renseignements utiles.

4.5.2 Équipement

Le tableau 4.1 donne une estimation du nombre de véhicule à benne-trémie exploités par les transporteurs domiciliés en Alberta.

La ligne 1 du tableau indique les renseignements fournis par les 21 transporteurs qui ont accepté de répondre à nos questions. La ligne 2 indique les renseignements qui nous ont été fournis sur les transporteurs par d'autres sources (Alberta Wheat Pool et NARP Processors Ltd.)[3]. La ligne 3 indique les renseignements connus sur les 18 autres transporteurs identifiés. La ligne 4 figure simplement au tableau pour amener à 80-100 le nombre total des transporteurs.

Il existe, en plus des transporteurs et de l'équipement indiqués au tableau 4.1, d'autres exploitants disposant d'un ou deux camions en Alberta. Nous n'avons trouvé aucune méthode fiable d'estimer le nombre de ces exploitants, ou la quantité de leur équipement.

Nous avons estimé à 270-380 le nombre total de véhicules commerciaux à benne-trémie utilisés pour le camionnage des grains en Alberta. Nous avons fondé cette estimation sur les éléments suivants:

(i) identification définitive de 115 véhicules;

(ii) identification de 79 véhicules par l'Alberta Wheat Pool et (ou) NARP Processors;

(iii) estimation de 2 à 3 véhicules par transporteur pour les 25-45 transporteurs figurant aux lignes 3 et 4 du tableau 4.1, ce qui donne un total de

Tableau 4.1

PARC DE VÉHICULES À BENNE-TREMIE:
TRANSPORTEURS DOMICILIÉS EN ALBERTA
Hiver 1982-1983

	Nombre de transporteurs	Véhicules à benne-trémie			
		Semi-remorques	Trains A	Trains B	Total
1. Transporteurs identifiés: interrogés	21	74	11	30	115
2. Transporteurs identifiés: estimations fournies par d'autres	34	56	23		79
Total	55	130	64		194
3. Transporteurs identifiés: aucune estimation fournie	18	?	?		?
4. Autres transporteurs	7-27	?	?		?

50 à 135 véhicules (le nombre moyen de véhicules pour les transporteurs figurant aux lignes 1 et 2 est de 3,5; nous croyons que ce nombre est en moyenne plus petit pour les transporteurs figurant aux lignes 3 et 4); et

(iv) hypothèse que les exploitants non identifiés ayant chacun un ou deux véhicules disposent au total de 25 à 50 véhicules, qui sont utilisés totalement ou partiellement pour le camionnage commercial des grains. Aucune source en Alberta n'a pu nous fournir d'estimations sur ces exploitants, car la nature de leurs activités est difficile à identifier (il est parfois difficile de savoir quand un mouvement constitue un transport "pour compte d'autrui").

D'après les renseignements donnés aux lignes 1 et 2 du tableau 4.1, il est évident qu'une partie importante du parc de l'Alberta (environ un tiers) est mis en service sous forme de véhicules articulés, composés de plusieurs unités. (Il faut se garder d'extrapoler sur cette estimation d'un tiers pour une estimation totale de 270-380 véhicules, étant donné que la proportion des véhicules articulés du parc non identifié est probablement plus basse.) De plus, il semble qu'environ trois quarts de ces véhicules sont des trains routiers B.

Les camions composés d'un tracteur et d'une semi-remorque, qui prédominent dans le parc de véhicules, ont en général 40 pieds de long: 54 des 74 véhicules identifiés à la ligne 1 mesuraient 40 pieds de long, 13 étaient plus courts (38 pieds) et 7 étaient plus longs (42 pieds). La plupart des transporteurs ont déclaré que ces véhicules transportaient des charges de "25 tonnes (courtes)" (soit 22,7 tonnes métriques) bien que plusieurs aient déclaré des charges légèrement supérieures. La configuration la plus commune pour les trains routiers B est un ensemble de deux semi-remorques de 26 pieds. Il ne semble pas exister de configuration "courante" pour les trains routiers A: la première semi-remorque a une longueur variant de 32 à 40 pieds (selon les déclarations); la seconde a une longueur de 15 à 20 pieds de long. La charge utile moyenne signalée pour l'ensemble des trains routiers est de 34,5 tonnes, la charge utile signalée la plus haute étant de 38 tonnes et la plus basse, de 32,7 tonnes. (Soulignons que tous les renseignements sur la charge utile nous ont été communiqués au téléphone par des transporteurs, à qui nous avons demandé quelle était la charge utile "type" des diverses configurations d'équipement.)

Des 115 véhicules déclarés à la ligne 1 du tableau 4.1, 11 étaient à "carroserie transformable": les remorques à benne-trémie pouvaient être transformées (une fois les côtés rabattus) en "plate-forme". Le plus souvent, ces véhicules sont utilisés

pour le transport à destination de la Colombie-Britannique, d'où ils ramènent de l'acier ou du bois.

Remarquons qu'en plus de l'équipement déclaré et indiqué au tableau 4.1, 7 ou 8 "basculeurs en bout" étaient utilisés à plein temps par les transporteurs pour le camionnage commercial des grains. (Les transporteurs utilisaient également divers autres types d'équipement, qu'il n'était pas utile de signaler ici.)

4.5.3 Caractéristiques d'exploitation

Les opinions et estimations fournies par les transporteurs interrogés constituent de précieux renseignements sur les caractéristiques d'exploitation des entreprises commerciales de camionnage des grains.

Si l'on considère le transport des grains (et non l'autorisation "totale"), 12 des 20 transporteurs qui nous ont fourni des renseignements (sur le "secteur d'exploitation") transportent des grains à l'échelle intraprovinciale uniquement; 4 transportent des grains à la fois en Alberta et entre l'Alberta et la Colombie-Britannique (certains ont également une autorisation intra-Colombie-Britannique); 2 transportent des grains à la fois en Alberta et entre l'Alberta et les provinces de l'Ouest; 1 transporte des grains en Alberta et entre l'Alberta et les autres provinces canadiennes ou les États américains; et 1 transporte les grains à l'échelle extraprovinciale uniquement (ce qui inclut les échanges internationaux).

Les 19 entreprises capables d'estimer "les charges annuelles de grains" ont déclaré au total 11 108 charges. Soulignons que l'une des entreprises est à ce point unique que nous devons la décrire séparément, pour conserver aux chiffres tout leur sens. Cette entreprise, qui fait le camionnage en sous-traitance, possède plusieurs véhicules à benne-trémie et fait un camionnage spécialisé durant 10 mois de l'année. Le nombre moyen de charges par véhicule et par année est de 650, soit environ 76 000 km par véhicule et par année. (Ceci n'inclut pas le travail "supplémentaire" fait pendant les 2 autres mois de l'année.) L'équipement de cette entreprise est en service à 50 % en charge et à 50 % à vide. Considérant que la distance moyenne des trajets est de 35 milles et que le coût moyen par tonne est de 5,06 $, ce "camionnage local spécialisé" coûte environ 13,8 ¢/boisseau au transporteur (environ 180 $ par charge, divisé par 1 280 à 1 300 boisseaux de blé). En "annualisant" les activités de dix mois du transporteur, on obtient les taux d'utilisation suivants: environ 91 000 km/remorque/année; 780 charges/remorque/année; 1 million de boisseaux/remorque/année; ou 140 000$ de revenu/remorque/année. (Ces chiffres traduisent une utilisation potentielle, et <u>non</u> réelle.)

Si l'on exclut cette entreprise d'un caractère spécial, les 18 autres transporteurs ont transporté 8 508 charges de grains avec 97 véhicules à benne-trémie (ou autres)[4]. Le nombre moyen de charges de grains par transporteur était de 473; le nombre moyen de charges par véhicule était de 88. Ces moyennes dissimulent des différences prononcées entre les entreprises de transport. Au total, 9 des 18 transporteurs ont déclaré moins de 40 charges/remorque/année (48 véhicules remorques). Seuls 5 des transporteurs (31 véhicules) ont déclaré plus de 150 charges/remorque/année. (Le chiffre le plus haut était de 222 charges/remorque/année. Notons toutefois que cet estimé, donné par le transporteur, était "fort approximatif".)

Deux considérations doivent rester présentes à l'esprit lorsqu'on étudie ces taux d'utilisation: i) 1982 a été une année "médiocre" et ii) une grande partie de l'équipement était également utilisée pour transporter d'autres marchandises en vrac (des engrais surtout).

En termes de distance moyenne parcourue par année et par véhicule, nous n'avons pu obtenir des renseignements qu'auprès de 3 entreprises: i) l'entreprise que nous avons décrite comme un cas unique ("camionnage local spécialisé") qui déclare, sur une base annuelle, 91 000 km/remorque/année, avec un transport à vide sur un peu plus de 50 % des trajets; ii) une entreprise faisant le camionnage en Alberta et entre l'Alberta et la Saskatchewan (5 véhicules), dont la moyenne est de 51 000 km/remorque/année (toutes marchandises) avec un transport à vide sur 15 % des trajets (à l'échelle intraprovinciale, l'entreprise transportait des grains à destination de la Saskatchewan, d'où elle ramenait du sel); et iii) une entreprise faisant le transport entre l'Alberta et les États-Unis et entre l'Alberta et la Colombie-Britannique (3 véhicules) avec une moyenne de 118 000 km/remorque/année (toutes marchandises), sans transport à vide (transport des grains à destination de la Colombie-Britannique, transport d'acier au retour; bois à destination du sud des États-Unis, mais au retour).

L'impression qui ressort des rapports des autres entreprises de camionnage est que beaucoup de véhicules parcourent, en moyenne, un nombre relativement bas de kilomètres par année. (Encore une fois, ceci s'explique généralement par le fait que l'année était "médiocre".)

En ce qui concerne les trajets de retour, il nous a été difficile d'obtenir des renseignements quantifiables. D'après les réponses qui nous ont été données, il semble que les véhicules étaient chargés à l'aller comme au retour pour les transports extraprovinciaux, mais n'avaient une charge au retour que dans moins de 50 % des cas pour les transports intraprovinciaux. (Les renseignements sur les transports intraprovinciaux varient considérablement: certaines entreprises ramènent toujours leurs véhicules à vide; d'autres ont des

véhicules chargés à l'aller comme au retour, lorsqu'elles font à la fois le transport des engrais et des grains; etc.)

Plusieurs personnes interrogées nous ont indiqué qu'il était dangereux de généraliser les caractéristiques saisonnières. Toutes confirment qu'il y a deux saisons de grande activité pour le transport des engrais (printemps et automne). Il n'y a cependant pas consensus quant à la saison d'activité pour le transport des grains (plusieurs indiquent l'automne) ou quant aux facteurs qui contribuent aux chutes et aux remontées du camionnage commercial.

On peut déduire de ces commentaires qu'il y a des variations très marquées dans la demande, dans le secteur du camionnage commercial des grains, mais on ne peut assurer que l'évolution de la demande coïncide avec une saison particulière de l'année.

Bien qu'il nous ait été impossible de recueillir des renseignements sur le transport des marchandises auprès de toutes les entreprises, nous sommes en mesure de conclure que les entreprises de transport en Alberta font le camionnage d'une grande variété de grains et de produits du grain. Il semble notamment que la plus grande partie des 11 108 charges étaient des charges de grains ne relevant pas de la compétence de la commission. La plupart des mouvements étaient de nature primaire (c'est-à-dire en provenance de la ferme) et la destination était le plus souvent un point autre que les élévateurs primaires (par exemple, usines de conditionnement, meuleries, terminus).

4.6 Transporteurs commerciaux de grains: domiciliés en Saskatchewan

4.6.1 Transporteurs

Comme nous l'avons vu au chapitre 2, le camionnage commercial intraprovincial des grains en Saskatchewan est effectivement non réglementé. Il en résulte que, littéralement, des centaines d'entreprises de transport peuvent être considérées comme transporteurs "potentiels" de grains (sous réserve qu'elles acquièrent l'équipement nécessaire). À l'échelle extraprovinciale, le camionnage commercial des grains est réglementé. Cependant, il ressort des entretiens avec le Saskatchewan Highway Traffic Board qu'il existe environ 80 à 90 autorisations. Cette situation (pas de réglementation intraprovinciale, mais importante banque d'autorisations à l'échelle extraprovinciale) a pour effet qu'on ne peut dresser une liste des camionneurs commerciaux de grains à partir des dossiers d'autorisations. Les dossiers d'assurance, d'immatriculation des véhicules et les registres des associations de camionneurs sont eux aussi insatisfaisants à cet égard.

Pour cette étude, nous avons dressé une liste des entreprises commerciales de transport des grains à partir de renseignements fournis par le Highway Traffic Board (qui a lui-même entrepris plusieurs études à ce sujet), par d'importants expéditeurs/destinataires et par environ 6 des plus grandes entreprises de transport. Au total, nous avons répertorié 40 entreprises commerciales de transport des grains et nous sommes entrés en rapport avec 23 d'entre elles[5]. (Nous avons suivi pour cela la procédure habituelle et commencé par le "haut de la liste", c'est-à-dire par les entreprises "jugées les plus importantes".) Cependant, nous savons qu'il existe, en plus de ces 40 entreprises, de nombreux petits exploitants disposant d'un ou deux véhicules, que nous n'avons pas identifiés - peut-être jusqu'à 100 ou 150 exploitants (voir la section suivante).

Les observations et (ou) remarques suivantes accompagnent notre liste d'entreprises de transport:

(i) Nous avons exclu de nos chiffres une grande entreprise de transport, disposant de 42 remorques à déchargement par gravité. Cette entreprise (dont le siège social se trouve à Winnipeg) travaille exclusivement au transport de la potasse et, bien que ses camions d'une conception spéciale puissent également servir au transport des grains, nous avons décidé qu'il ne serait pas judicieux de considérer cette entreprise comme une entreprise de camionnage des grains.

(ii) Il est parfois difficile de catégoriser les petits exploitants à un ou deux véhicules que nous n'avons pas identifiés: ce sont des transporteurs privés (dont beaucoup sont propriétaires d'une ferme), ou des propriétaires-exploitants (les grandes entreprises de transport que nous avons identifiées peuvent faire appel à de très nombreux propriétaires-exploitants), ou de petits transporteurs commerciaux (travaillant à ce titre pendant une partie de l'année)[6].

4.6.2 Équipement

Le tableau 4.2 indique sous forme de résumé la configuration des véhicules à benne-trémie utilisés par les 40 entreprises commerciales de transport des grains en Saskatchewan.

Les estimations sur le nombre total de véhicules à benne-trémie nous ont été fournies par deux sources (par l'une des plus grandes entreprises de transport et par l'une des compagnies de grains). Bien que cette estimation comporte forcément un élément d'incertitude (souplesse de l'industrie), ces deux sources estiment que le nombre total des véhicules est

Tableau 4.2

PARC DE VÉHICULES À BENNE-TRÉMIE:
TRANSPORTEURS DOMICILIÉS EN SASKATCHEWAN
Hiver 1982-1983

	Nombre de transporteurs	Véhicules à benne-trémie			
		Semi-remorques	Trains A	Trains B	Total
1. Transporteurs identifiés: contactés	23	118	76	15	209
2. Transporteurs identifiés: estimations fournies par d'autres	17	?	?	?	78-102
Total	40				287-311
3. Autres transporteurs	?	?	?	?	?

d'environ 425-475[7]. Considérant cette estimation, la présente étude a identifié environ deux tiers du parc de véhicules; ce qui indique qu'environ 100 à 150 exploitants (138 à 164 véhicules dont sont propriétaires des exploitants ayant un ou deux véhicules) ne figurant pas au tableau 4.2.

L'existence de ces éventuels 100 à 150 petits "transporteurs" mérite une explication. Pour cela, le mieux est de décrire la situation d'une des plus grandes entreprises de transport auxquelles nous avons parlé (et qui est incluse à la ligne 1 du tableau 4.2). En 1980, cette grande entreprise utilisait à plein temps 80 véhicules à benne-trémie (et transportait plus de 7 millions de boisseaux de grains). Or, le tableau 4.2 indique que cette même entreprise compte 20 véhicules. La différence (60) fait partie, essentiellement, des 138 à 164 véhicules non identifiés dans le tableau. Selon cette entreprise, ces 60 véhicules sont la propriété de petits exploitants (souvent des fermiers) ayant un ou deux véhicules et travaillant soit pour de grandes entreprises, soit pour leur compte (ou éventuellement pas du tout) selon les conditions du marché. En réalité, ces petits exploitants, qui ne figurent pas au tableau, peuvent donc être considérés comme transporteurs commerciaux de grains ou comme non-transporteurs (selon l'époque où est menée l'enquête).

Le tableau 4.3 montre clairement que les trains routiers - notamment les trains routiers A - constituent un pourcentage important (44 %) du parc total connu de camions de la Saskatchewan. Cependant, ce pourcentage serait probablement inférieur si l'on connaissait tous les détails sur l'ensemble de ce parc de 450 véhicules. Toutefois, étant donné que la plupart des trains routiers ont été identifiés dans chacune des trois provinces, il est clair que les trains routiers jouent un plus grand rôle en Saskatchewan - tant en termes relatifs qu'absolus - que dans l'une ou l'autre des deux autres provinces.

Autre caractéristique du parc en Saskatchewan: le nombre moyen de véhicules exploités par société (environ 7,5) est supérieur à celui en Alberta ou au Manitoba. Le nombre moyen de véhicules par transporteur dépend en partie de la façon dont on procède à l'échantillonnage dans chacune des provinces; il faut donc se garder de faire de simples comparaisons des moyennes. Fait plus intéressant à noter: en Saskatchewan, 8 transporteurs déclarent exploiter 12 véhicules ou plus, 5 déclarent exploiter 20 véhicules ou plus. En Alberta et au Manitoba, une seule entreprise déclare exploiter 20 véhicules ou plus.

La longueur type des trains routiers en Saskatchewan est de 48 à 50 pieds; la charge utile type déclarée est de 33 à 36 tonnes. Les véhicules composés d'un tracteur et d'une semi-remorque sont généralement d'une longueur de 38 à 42 pieds (semi-remorques); leur charge est généralement de 23 tonnes.

Ajoutons aux renseignements du tableau 4.2 que quatre des semi-remorques sont à carrosserie transformable ou à carrosserie "Western" (voir la description au paragraphe 4.5.2). De plus, ne sont pas décrits dans ce tableau un "tracteur plus remorque" ("camion de catégorie 1" tel que décrit au chapitre 3) et 30 fourgonnettes utilisées pour le camionnage des grains (ces 30 fourgonnettes constituent un cas spécial[8]).

4.6.3 Caractéristiques d'exploitation

Presque tous les renseignements sur les caractéristiques d'exploitation que nous ont fournis les 23 transporteurs interrogés s'appuient sur les opinions et estimations des propriétaires. Considérant ces 23 transporteurs, et leur "secteur d'exploitation" en termes de destination des grains transportés en 1982 (et non en termes des autorisations), on obtient le décompte suivant: 16 transporteurs faisaient le camionnage intraprovincial des grains (4 faisaient uniquement le camionnage intraprovincial); 19 faisaient le camionnage extraprovincial (5 faisaient presque exclusivement le camionnage extraprovincial); 17 faisaient le camionnage en provenance/à destination de la Saskatchewan à destination/en provenance des provinces de l'Ouest (4 se rendaient jusqu'en Colombie-Britannique); 5 faisaient le camionnage en provenance/à destination de la Saskatchewan à destination/en provenance des provinces de l'Est (aucun des transporteurs ne se rendait jusqu'en Ontario); 10 faisaient le camionnage en provenance/à destination de la Saskatchewan à destination/en provenance des États-Unis. Quatre des transporteurs faisaient le transport des grains dans les 4 secteurs (intra, ouest, est, sud).

Nous n'avons pu obtenir que des renseignements sporadiques sur les charges annuelles (nous ne pouvons donc pas les communiquer ici). Cependant, en termes de distance annuelle, 14 des transporteurs ont pu fournir une estimation du kilométrage annuel total. (Ceci pour le transport de toutes les denrées sèches en vrac et non uniquement pour les grains.) Le kilométrage total de ces transporteurs, exploitant au total 137 véhicules, était légèrement supérieur à 17,5 millions de kilomètres - ce qui donne une moyenne de 129 000 kilomètres par véhicule à benne-trémie. Trois des transporteurs, exploitant 32 véhicules, ont déclaré moins de 100 000 kilomètres par véhicule: l'un de ces transporteurs (20 véhicules) a déclaré une moyenne de seulement 80 000 km. Six transporteurs, comptant 49 véhicules à benne-trémie, ont déclaré des moyennes de 160 000 km (ou légèrement supérieures) pour 1982.

Parmi les 15 transporteurs qui nous ont donné des renseignements sur leur charge au retour, 7 ont déclaré rouler complètement à vide au trajet de retour. Ces 7 transporteurs faisaient principalement le camionnage intraprovincial des grains (5 sur 7) ou le camionnage sur de petits parcours extraprovinciaux (par exemple jusqu'à l'usine de broyage de

Lloydminster). Cinq autres transporteurs ont déclaré que moins de 25 % de leurs trajets de retour se faisaient à vide (12,5 % du kilométrage total) pour l'ensemble des activités. Ces 5 transporteurs faisaient tous le camionnage extraprovincial des grains. Entre ces deux groupes (soit 7 transporteurs faisant des trajets de retour à vide et 5 transporteurs faisant des trajets de retour en charge), les chiffres donnés par les autres transporteurs variaient grandement. Cependant, si l'on divise les chiffres totaux du groupe intermédiaire de transporteurs entre les activités intraprovinciales et les activités extraprovinciales, on constate que pour les activités intraprovinciales le trajet de retour se fait généralement à vide, tandis que pour les activités extraprovinciales il se fait généralement en charge. Cette généralisation mérite toutefois certaines restrictions: les transporteurs extraprovinciaux font certains trajets "hors-itinéraires" à vide; les transporteurs extraprovinciaux transportant du colza à destination de Lloydminster reviennent à vide au trajet de retour; enfin, pour le camionnage intraprovincial, les véhicules sont parfois chargés tant à l'aller qu'au retour.

Les opinions diffèrent sur le caractère saisonnier des activités: apparemment, la plupart des différences relèvent du type de grains transportés, du secteur d'exploitation et de la participation au transport des engrais (saison de pointe au printemps et à l'automne). Plusieurs transporteurs ont indiqué une période de pointe à certaines saisons pour certains types de grains (au moins deux ont indiqué que l'été est une période "lente" et l'automne une période "fort active" pour le colza). Un transporteur (sept véhicules) a déclaré que 1982 avait été pour lui une "excellente" année (il a l'intention d'acheter cinq autres véhicules) avec une activité constante tout au long de l'année. Il a attribué son succès au fait que sa région d'activité produit une grande variété de grains: à mesure que la demande fléchit ou s'accentue pour un type de grain, elle varie dans un sens inverse pour un autre type de grain.

Les transporteurs domiciliés en Saskatchewan font surtout le transport primaire des grains: sur 140 véhicules à benne-trémie dont nous avons défini le type de déplacement, 111 (79 %) faisaient avant tout des transports primaires. Les lieux principaux de destination étaient les élévateurs de conditionnement agréés, les élévateurs terminus (intérieurs) agréés et les élévateurs à manutention élevée de Weyburn et Rosetown. Très peu des transporteurs interrogés ont déclaré participer au transport primaire sur de courtes distances à destination des élévateurs de campagne.

En termes de marchandises, 18 des 23 transporteurs interrogés faisaient le transport des engrais (dont la potasse). Dans le cas d'un ou deux transporteurs, la quantité totale d'engrais transportée équivalait à la quantité de grains. Voici le détail des activités de transport selon les types de grains:

(i) 16 transporteurs, exploitant 136 véhicules à benne-trémie, faisaient le transport de colza. Pour environ 6 d'entre eux, le transport du colza était l'activité principale de camionnage. En général, le colza était transporté sur des distances allant jusqu'à 240 km, des camionneurs commerciaux de grains étant généralement engagés pour les transports de plus de 50 km. (Les fermiers utilisaient le plus souvent leurs propres véhicules pour des trajets plus courts.) Il s'agit là d'un mouvement primaire, le colza étant transporté soit vers des usines de broyage, soit vers des terminus (intérieurs) pour l'exportation;

(ii) 5 transporteurs, exploitant 53 véhicules, transportaient du seigle et du lin. Les mouvements étaient avant tout primaires;

(iii) 6 transporteurs, exploitant 88 véhicules, transportaient du blé, principalement vers les meuneries;

(iv) 8 transporteurs, exploitant 75 véhicules, transportaient de l'orge. La plupart des déplacements étaient primaires et avaient pour destination Biggar (maltage); ils se faisaient dans un rayon de 160 km;

(v) 5 transporteurs, exploitant 62 véhicules, transportaient du maïs et (ou) du soja, des États-Unis jusqu'en Saskatchewan (une partie du maïs provenait également du sud du Manitoba). En général, les transports se faisaient sur une distance légèrement supérieure à 800 km, le camionneur transportant au retour des engrais, de la potasse et certains grains de spécialité (par exemple, moutarde);

(vi) 9 transporteurs, exploitant 107 véhicules, transportaient divers grains de spécialité (par exemple, millet, moutarde, lentilles, etc.). Les grains avaient généralement pour destination les terminus agréés (Saskatoon, Moose Jaw) et les élévateurs à manutention élevée; et

(vii) enfin, certains transporteurs faisaient le transport d'autres grains: semences, avoine, fourrage, grains fourragers, etc.

Le transport du colza faisant exception, la distance moyenne des trajets intraprovinciaux était de 80 à 300 kilomètres pour la plupart des transporteurs. Pour les transports

extraprovinciaux, la distance moyenne des trajets était supérieure à 600 kilomètres.

4.7 Camionneurs commerciaux de grains: domiciliés au Manitoba

4.7.1 Transporteurs

Comme nous l'avons vu au chapitre 2, le camionnage primaire des grains pour compte d'autrui au Manitoba n'est pas réglementé, ceci tant à l'échelle intraprovinciale qu'extraprovinciale. Par contre, le camionnage secondaire l'est (c'est-à-dire que les transporteurs doivent obtenir des autorisations ou certificats d'exploitation). Si l'on en juge par la description des autorisations du Manitoba Ship-By-Truck Directory, plus de cent transporteurs détiennent une autorisation pour le camionnage des grains. Comme l'industrie est non réglementée (mouvements primaires) et comme il existe un grand nombre d'autorisations (mouvements secondaires), il est impossible d'établir une liste indicative des camionneurs commerciaux de grains au Manitoba à partir de renseignements tirés uniquement des registres d'autorisations.

Pour dresser cette liste, nous avons donc utilisé des renseignements provenant de plusieurs sources au sein de l'industrie (notamment d'un courtier en transport à Winnipeg et d'un important expéditeur-transporteur), d'une étude antérieure (à petite échelle) et de diverses autres sources (annonces publicitaires, renseignements donnés par les transporteurs interrogés).

Considérant le système de réglementation du Manitoba (et le système connexe d'immatriculation des véhicules), le plus sage est de répartir en trois groupes les camionneurs de grains de la liste:

> Transporteurs de fret rural général: Ces camionneurs font le transport dans de petites communautés, en provenance ou à destination de Winnipeg (et parfois d'autres centres). Au total, nous avons identifié 32 de ces transporteurs qui se livraient au camionnage commercial des grains en 1982 et nous avons contacté 18 d'entre eux par téléphone. Soulignons que le nombre des transporteurs qui font le camionnage commercial des grains, à n'importe quelle époque de l'année, peut être inférieur ou supérieur à 32 étant donné que ces transporteurs peuvent rapidement accéder au marché ou le quitter: il leur suffit d'acheter (ou de louer à bail) une remorque. (Leurs tracteurs leur servent à d'autres fins.)
>
> "Autres PSV": Nous avons donné à ce second groupe l'appellation "autres PSV" bien qu'elle ne soit guère appropriée: certains de ces transporteurs détiennent

également une autorisation de fret général (mais ne sont pas des transporteurs de fret rural général primaire); certains transporteurs du troisième groupe exploitent des véhicules PSV (mais sont généralement engagés dans d'autres activités que le camionnage). La caractéristique distinctive de ce groupe "autres PSV" est qu'il comprend les compagnies de camionnage "à plein temps" qui sont (ou peuvent être, selon les marchés) des entreprises "à plein temps" de camionnage commercial des grains. Au total, nous avons identifié 26 de ces transporteurs et nous avons contacté 10 d'entre eux.

"Autres transporteurs": Le troisième groupe est celui de "tous les autres" transporteurs qui peuvent camionner commercialement des grains avec l'équipement immatriculé PSV, CT, T ou Véhicule agricole. En général, ce troisième groupe est engagé dans d'autres activités commerciales et ne fait pas uniquement le "camionnage pour compte d'autrui" (par exemple, culture, conditionnement, commerce de matériel agricole, commerce des grains, etc.).

Ce groupe est le plus problématique étant donné qu'à n'importe quelle époque de l'année un grand nombre des transporteurs peut ne pas faire le camionnage commercial des grains. Étant propriétaires d'une remorque à benne-trémie qu'ils utilisent principalement à des fins personnelles (transport privé), ces transporteurs "potentiels" entrent dans l'industrie du camionnage commercial des grains (mouvements primaires) lorsque l'occasion se présente, ou lorsque les conditions de marché changent (vu le système de réglementation au Manitoba). Au total, nous avons identifié 45 transporteurs de ce troisième groupe; la plupart des renseignements à leur sujet nous ont été donnés par les transporteurs du premier groupe ("Qui d'autre fait le camionnage commercial des grains dans votre région?") ou par des expéditeurs/destinataires (usines de semences, de conditionnement, etc.).

D'après les renseignements obtenus, nous croyons que 30 de ces 45 transporteurs exploitent des véhicules immatriculés avec des plaques agricoles[9], les autres exploitant généralement des véhicules aux plaques CT. Nous n'avons pas pu vraiment déterminer si certains transporteurs de ce groupe utilisent des véhicules portant des plaques T (certains transporteurs croient que ces véhicules peuvent être utilisés à l'échelle locale uniquement; d'autres croient qu'en raison de l'exemption relative au camionnage primaire des grains (voir chapitre 2), ces véhicules peuvent être utilisés sur de plus grandes distances et, notamment, pour des

voyages internationaux et intraprovinciaux[10]). Nous n'avons trouvé aucune autorisation PSV dans ce troisième groupe de transporteurs; cependant, il est possible qu'un transporteur de ce groupe demande (et obtienne) une autorisation PSV pour le transport secondaire des grains.

Nous avons contacté 3 des 45 transporteurs de ce dernier groupe.

En résumé, nous avons identifié 103 transporteurs qui faisaient le camionnage commercial des grains à un moment ou un autre en 1982. Nous avons contacté 31 d'entre eux. (Comme pour les deux autres provinces, nous avons commencé par les transporteurs du "haut" de la liste.) Nous savons qu'il existe dans la province d'autres transporteurs, que nous n'avons pas identifiés, qui pourraient être inclus dans le troisième groupe, mais nous savons aussi que, vu le marché du camionnage commercial des grains en 1982, il serait inexact de dire que ces 103 transporteurs faisaient tous, à un moment donné de 1982, le camionnage commercial des grains. Au mieux, nous pouvons estimer qu'il y a plus de cent transporteurs commerciaux de grains au Manitoba, une grande partie d'entre eux devant être désignés comme transporteurs commerciaux "potentiels" au cours d'une année "lente". Par contre, au cours d'une "bonne" année, ce groupe peut s'étendre aussi rapidement que les camionneurs peuvent se procurer l'équipement nécessaire, étant donné le nombre d'autorisations non actives et les effets de l'exemption des grains.

4.7.2 Équipement

Le tableau 4.3 résume les renseignements sur l'équipement à benne-trémie utilisé par les entreprises de camionnage commercial des grains au Manitoba.

Les lignes 1, 2 et 3 correspondent aux trois groupes de transporteurs dont nous avons parlé à la section précédente. Chacune de ces trois lignes a été divisée à son tour en trois parties: a) données sur l'équipement vérifiées auprès des entreprises interrogées; b) données sur l'équipement fournies par d'autres sources; et c) autres transporteurs identifiés pour lesquels nous n'avons obtenu aucune donnée sur l'équipement. (Précisons que là où nous n'avons pu correctement identifier le type d'équipement utilisé, nous avons regroupé les colonnes "semi-remorques", "trains routiers A" et "trains routiers B".)

Nous avons estimé à 280-320 le nombre total de véhicules à benne-trémie d'après les données suivantes:

(i) Les renseignements fournis par un courrier de Winnipeg semblent indiquer qu'il y aurait jusqu'à 175 remorques à benne-trémie utilisées

Tableau 4.3

PARC DE VÉHICULES À BENNE-TRÉMIE:
TRANSPORTEURS DOMICILIÉS AU MANITOBA
Hiver 1982-1983

	Nombre de transporteurs	Véhicules à benne-trémie			
		Semi-remorques	Trains routiers A	Trains routiers B	Total
1. PSV - fret rural général:					
a) transporteurs interrogés	18	35			35
b) transporteurs identifiés, estimations fournies par d'autres	7	7-8			7-8
c) transporteurs identifiés, pas d'estimation	7				?
Total	32	42-43			42-43
2. PSV - autres:					
a) transporteurs interrogés	10	61	16	2	79
b) transporteurs identifiés, estimations fournies par d'autres	12	38-43	14	0	52-57
c) transporteurs identifiés, pas d'estimation	4				?
Total	26	99-104	30	2	131-136
3. Autres (PSV, CT, T, Véhicules agricoles):					
a) transporteurs interrogés	3	10	3	2	15
b) transporteurs identifiés, estimations fournies par d'autres	5		15-16		15-16
c) transporteurs identifiés, pas d'estimation	37				?
Total	45				30-31
TOTAL (1,2,3)	103				203-210
4. Autres (PSV, CT, T, Véhicules agricoles) - non identifiés	?				?

commercialement[11] par les transporteurs domiciliés au Manitoba. Par ailleurs, l'une des plus grandes entreprises de grains (qui est également une entreprise de transport comptant 13 véhicules) a estimé à environ 280-320 le nombre total de véhicules - soit les véhicules "commerciaux" utilisés tant pour le transport privé que pour le transport pour compte d'autrui; et

(ii) Considérant le système de réglementation en vigueur au Manitoba (toute remorque à benne-trémie peut "instantanément" devenir un véhicule utilisé pour compte d'autrui), considérant également que 203-210 véhicules étaient utilisés commercialement à une époque ou à une autre de 1982 (mais non forcément tous à une même époque), et considérant enfin le nombre total de transporteurs "identifiés" au tableau 4.3 pour lesquels il n'existe pas d'estimation sur l'équipement, nous avons jugé raisonnable de sélectionner la plus haute de ces deux estimations (280 à 320) pour le total des véhicules commerciaux à benne-trémie. (En fait, cette estimation attribue 77 à 110 véhicules aux lignes 1c), 2c), 3c) et 4 du tableau 4.3.)

D'après le tableau 4.3 (en excluant l'équipement là où nous n'avons pas pu identifier correctement les configurations), moins de 1/5 du parc du Manitoba est composé de trains routiers (37 sur 188-194). Si le parc non identifié était considéré, cette proportion serait encore inférieure; en effet, la plupart des véhicules non identifiés seraient des ensembles tracteur-semi-remorque. De plus, il ressort que les trains routiers A dominent (33 sur 37).

Les ensembles tracteur-semi-remorque qui prédominent (plus de 80 % du parc si l'on tenait compte de l'équipement non identifié) ont en moyenne 40 pieds de long. D'après les renseignements (certes non complets) que nous avons obtenus sur les semi-remorques, seuls 6 véhicules étaient plus longs (42 pieds) et 5 plus courts. Certaines des semi-remorques les plus courtes (34 pieds) étaient utilisées avec des "extenseurs" (des ridelles latérales en bois sont ajoutées pour transporter la même charge qu'avec les remorques plus longues) ou avaient été achetées pour être intégrées à des trains routiers.

La charge utile type déclarée pour les semi-remorques était de "25 tonnes" (22,7 tonnes métriques); cependant, certains transporteurs ont déclaré une charge légèrement supérieure et d'autres une charge inférieure (transport des graines de tournesol). En général, les trains routiers ont été décrits comme transportant une charge d'environ 33,6 tonnes.

En plus de l'équipement indiqué au tableau 4.3, cinq "basculateurs en bout" et une "remorque à pommes de terre" (remorque avec bande convoyeuse de déchargement) étaient utilisés pour le camionnage commercial des grains.

4.7.3 Caractéristiques d'exploitation

La plupart de nos renseignements sur l'exploitation découlent des opinions et des estimations fournies par les entreprises interrogées: seules une ou deux entreprises de transport tenaient à jour les dossiers nécessaires pour fournir des données "précises".

Sur 27 transporteurs interrogés, 21 faisaient le camionnage intraprovincial (10 faisaient "uniquement" le camionnage intraprovincial), 7 faisaient le camionnage entre le Manitoba et les provinces de l'Ouest, 4 faisaient le camionnage entre le Manitoba et l'Ontario et 15 faisaient le camionnage entre le Manitoba et les États-Unis. (Le total de ces chiffres est supérieur à 27 puisque, de toute évidence, certains transporteurs oeuvraient dans plusieurs régions. De plus, les chiffres indiquent où les transporteurs faisaient le camionnage des grains en 1982 - et non où les autorisations étaient détenues.)

Précisons qu'un seul des 27 transporteurs travaillait dans chacune des 4 régions (camionnage intraprovincial, à destination des provinces de l'Ouest, à destination de l'Ontario et à destination des États-Unis) et que 6 des 27 transporteurs faisaient uniquement le camionnage extraprovincial.

Pour faire le lien entre les mouvements des grains et les zones d'exploitation, nous avons estimé les charges annuelles transportées dans les quatre régions par 23 transporteurs. Sur les 9 029 chargements déclarés par ces transporteurs, 2 598 (29 %) étaient intraprovinciaux; 400 (4 %) étaient entre le Manitoba et les provinces de l'Ouest; 200 (2 %) étaient entre le Manitoba et l'Ontario; et 5 831 (65 %) étaient entre le Manitoba et les États-Unis (dans les deux directions). Cependant, si ces chiffres sont révélateurs, une précision doit être apportée. Peu de transporteurs manitobains ont pu estimer les charges annuelles pour le camionnage purement local des grains (c'est-à-dire pour les mouvements primaires à destination des élévateurs de campagne). Les chiffres ci-dessus tendent donc à sous-estimer l'un des composants de l'activité intraprovinciale[12]. (La plupart des chargements intraprovinciaux déclarés étaient des chargements primaires à destination d'usines de conditionnement, d'élévateurs à manutention élevée traitant de grains de spécialité, etc.)

Sur les 22 transporteurs interrogés (formant un groupe d'une composition quelque peu différente des 23 transporteurs interrogés par région d'exploitation), 9 205 chargements ont été

transportés par 80 véhicules à benne-trémie en 1982. (Ici encore, les chiffres n'incluent pas certaines activités purement locales de camionnage.) Ceci semble indiquer une moyenne de 115 chargements par remorque et par année. Cependant, le nombre réel de chargements par rapport à cette moyenne varie grandement selon le transporteur: 2 transporteurs ont déclaré 20 chargements par remorque et par année; 6 ont déclaré entre 20 et 70 chargements par remorque et par année; 9 ont déclaré entre 70 et 150 chargements; et 5 ont déclaré plus de 150 chargements (le chiffre le plus élevé étant de 267 chargements par remorque et par année).

Ces taux d'utilisation sont estimés pour le camionnage des grains uniquement; la plupart des transporteurs ont indiqué que 1982 avait été une année "lente" et beaucoup ont déclaré utiliser leur équipement pour transporter d'autres denrées sèches en vrac.

En termes de distance annuelle moyenne par véhicule à benne-trémie (encore une fois, pour le transport des grains uniquement), 11 transporteurs ont déclaré avoir parcouru 3,7 millions de kilomètres avec 41 véhicules. La moyenne est d'environ 91 000 km par remorque et par année. Les véhicules d'un transporteur, qui fait le camionnage des grains uniquement entre le Manitoba et les États-Unis et qui était plus ou moins "pleinement employé" en 1982, ont parcouru en moyenne 189 000 km par véhicule (4 véhicules), la distance moyenne de chacun des parcours étant d'environ 800 km. Chez un autre grand transporteur (non inclus dans les 11 transporteurs précédemment signalés), les véhicules ont parcouru 3,1 millions de kilomètres pour l'ensemble des activités de camionnage (non seulement le camionnage des grains) et, les véhicules étant au nombre de 22, la distance moyenne était de 142 000 km par véhicule.

En termes de chargement de retour, tous les transporteurs ont déclaré que, pour le camionnage local, les véhicules roulaient toujours à vide au retour. La plupart des transporteurs ont déclaré que, pour le camionnage intraprovincial sur de plus grandes distances, les camions roulaient généralement à vide au retour. Enfin, la plupart des transporteurs extraprovinciaux (Manitoba-Ontario étant exclus) ont déclaré que les véhicules roulaient généralement en charge à l'aller et au retour. Cependant, ces transporteurs extraprovinciaux ont souvent déclaré que 10 à 15 % du total des milles parcourus se faisaient "à vide" - ceci afin de tenir compte des distances "hors-itinéraires" pour amener le véhicule au lieu où il prendra en charge sa cargaison de retour.

Pour 17 des transporteurs interrogés, représentant 8 024 chargements, 1 585 chargements de grains (20 %) ont été transportés sans cargaison de retour. Presque tous ces chargements étaient intraprovinciaux.

Nous n'avons pas pu obtenir de renseignements fiables sur le caractère saisonnier des activités. L'impression générale est que la demande fluctue très vivement dans le camionnage commercial des grains, mais que ces fluctuations ne se produisent pas nécessairement à la même saison chaque année. (Il est vrai cependant que les véhicules à benne-trémie sont généralement beaucoup plus utilisés au printemps et à l'automne pour le transport des engrais.)

Quant aux types de mouvements, signalons que pour les 21 transporteurs interrogés, qui ont déclaré avoir transporté 9 092 chargements, 42 % des mouvements étaient primaires. (Les estimations qui ont mené à ces chiffres sont assez générales.)

Pour les 16 transporteurs et les 5 503 chargements, nous avons fait les sous-divisions suivantes par catégorie de grains: 10 %, colza Canola; 3 %, tournesol; 45 %, maïs et soja (principalement des États-Unis vers le Manitoba, bien que certaines activités de transport du maïs soient intraprovinciales); 9 %, grains de spécialité divers (fléole, moutarde, etc.); 1 %, avoine/blé/orge; 25 %, lin et seigle; 7 %, "autres" (criblures, "grains secs", etc.).

Notons que les observations précédentes sur les caractéristiques d'exploitation ne traduisent pas pleinement les différences entre les différents groupes de transporteurs ou les différents marchés. Ainsi, le premier groupe de transporteurs (fret rural général): i) sont principalement engagés dans le camionnage intraprovincial; ii) sont généralement de petits transporteurs (en termes de camionnage commercial des grains - voir tableau 4.3); iii) ont généralement des taux d'utilisation bas (en termes de chargements ou distances par véhicule et par année) pour le camionnage des grains; iv) effectuent généralement le trajet de retour à vide; et v) se livrent au camionnage local (de la ferme) aux élévateurs de campagne quand les conditions le permettent et comme elles le permettent (mais sont généralement incapables de fournir une estimation des volumes annuels sur cet aspect de leurs activités).

Le second groupe de transporteurs ("autres PSV"): i) font généralement le camionnage extraprovincial (tous les "autres PSV" interrogés se livraient à ce type de camionnage; 6 faisaient uniquement ce type de camionnage); ii) sont de plus grandes entreprises que les transporteurs du premier groupe (voir tableau 4.3); iii) ont des taux d'utilisation élevés (ou "relativement" élevés); iv) effectuent rarement le trajet de retour à vide (bien que leurs véhicules parcourent certains milles à vide "hors-itinéraires"; et v) ne font généralement pas le camionnage local (tous les "autres PSV" interrogés ont déclaré parcourir en moyenne une distance de plus de 160 kilomètres, le trajet moyen pour tous les chargements étant supérieur à 640 kilomètres).

Nous n'avons pas obtenu suffisamment de renseignements sur le troisième groupe de transporteurs ("autres") pour parler sciemment de leurs caractéristiques d'exploitation. Nous croyons cependant que ce groupe est fort hétérogène, regroupant par exemple des véhicules porteurs de plaque d'immatriculation agricole et faisant un camionnage similaire à celui du premier groupe de transporteurs; des véhicules porteurs de plaque CT avec des caractéristiques d'exploitation particulières (souvent régies par la nature des autres activités commerciales du transporteur); et de nombreux autres groupes de véhicules.

4.8 Sommaire

Le tableau 4.4 indique le nombre de camionneurs qui font le transport commercial des grains et celui de leurs véhicules à benne-trémie. Durant l'hiver 1982-1983, les 75 transporteurs interrogés avaient 453 véhicules en service - 39 % à 46 % du parc total (chiffres estimés) détenu par des transporteurs domiciliés dans les trois provinces. Les 75 autres transporteurs que nous avons identifiés (mais que nous n'avons pas contactés) avaient 231 à 262 véhicules en service. Au total, les transporteurs identifiés (lignes 1 et 2) avaient en service 61 à 70 % du parc total estimé.

Les renseignements donnés à la ligne 3 du tableau sont spéculatifs. Il faut remarquer notamment que le nombre de transporteurs dépend en grande mesure de la façon dont sont classés, à un moment donné, les 185 à 295 exploitants disposant d'un ou deux camions: bon nombre d'entre eux peuvent travailler comme transporteurs privés (dans ce cas, ils ne font pas partie des "camionneurs commerciaux de grains"), comme propriétaires-exploitants (pour une plus grande entreprise ou, dans certains cas, pour un transporteur privé), ou comme petits exploitants "indépendants". (À d'autres moments, ils peuvent "garer" leurs camions et se retirer du marché du camionnage des grains.)

D'autres transporteurs que ceux indiqués au tableau (peut-être une douzaine de "transporteurs" et de nombreux "camionneurs indépendants"), domiciliés dans d'autres régions (surtout aux États-Unis), font le camionnage extraprovincial des grains. De même, d'autres camions que ceux figurant au tableau sont utilisés pour le camionnage des grains: quelques "basculateurs en bout", quelques fourgonnettes (grains en sacs) et divers camions porteurs - avec en plus, en Saskatchewan, des camions porteurs avec des "remorques courtes" (presque tous les véhicules agricoles). Enfin, certains véhicules à benne-trémie utilisés presque exclusivement pour transporter d'autres denrées sèches ne sont pas inclus dans les chiffres du tableau 4.4; or, dans certaines circonstances, ces véhicules peuvent être utilisés pour le camionnage commercial des grains.

L'estimation la plus juste du nombre total de véhicules (à benne-trémie) utilisés pour le camionnage commercial des

Tableau 4.4

PARC DE VÉHICULES À BENNE-TRÉMIE:
TRANSPORTEURS DOMICILIÉS DANS LES PRAIRIES
Hiver 1982-1983

	Province	Nombre de transporteurs	Véhicules à benne-trémie			
			Semi-remorques	Trains routiers A	Trains routiers B	Total
1. Transporteurs - interrogés	Alberta	21	74	11	30	115
	Saskatchewan	23	118	76	15	209
	Manitoba	31	106	19	4	129
Total		75	298	106	49	453
2. Transporteurs - identifiés	Alberta	34				79
	Saskatchewan	17				78-102
	Manitoba	24				74-81
Total		75				231-262
3. Transporteurs - identifiés et "autres", parcs présumés	Alberta	25-45				76-186
	Saskatchewan	100-150				138-164
	Manitoba	60-100				77-110
Total		185-295				291-460
4. Transporteurs - total	Alberta	80-100				270-380
	Saskatchewan	140-190				425-475
	Manitoba	115-155				280-320
TOTAL		335-445				975-1 175

grains se situe entre 975 et 1 175 (voir tableau). Comme il est peu probable qu'un grand nombre de trains routiers aient été ignorés, ce chiffre indique qu'environ un cinquième du parc est composé de trains routiers (c'est-à-dire les 155 véhicules identifiés à la ligne 1, plus éventuellement 30 à 50 autres). Les trains routiers A sont plus nombreux que les trains routiers B dans un rapport de 2 à 1. À l'échelle de chaque province, les trains routiers B sont plus nombreux en Alberta, mais les trains routiers A sont plus nombreux dans les autres provinces.

Les transporteurs de la Saskatchewan dominent le marché du camionnage commercial des grains dans les Prairies. Ils sont plus nombreux que les transporteurs des autres provinces; ils possèdent plus de 40 % du parc; ils ont de plus grandes entreprises (par rapport au parc moyen de véhicules à benne-trémie); ils ont le plus grand marché "intérieur"; et ils tendent à dominer le camionnage interprovincial (Saskatchewan-Alberta et Saskatchewan-Manitoba). De plus, ils sont apparemment plus spécialisés dans le camionnage commercial des grains: ce sont généralement des transporteurs de "denrées sèches en vrac" et non des transporteurs de "fret général" ayant un ou deux véhicules à benne-trémie pour activités secondaires. Apportons toutefois deux restrictions à cette généralisation: i) il existe des entreprises spécialisées en Alberta (mais actuellement, et peut-être à cause d'une année "médiocre", la grandeur moyenne des parcs a diminué); ii) il existe aussi des entreprises spécialisées au Manitoba - notamment celles qui font surtout le trajet entre le Manitoba et les États-Unis.

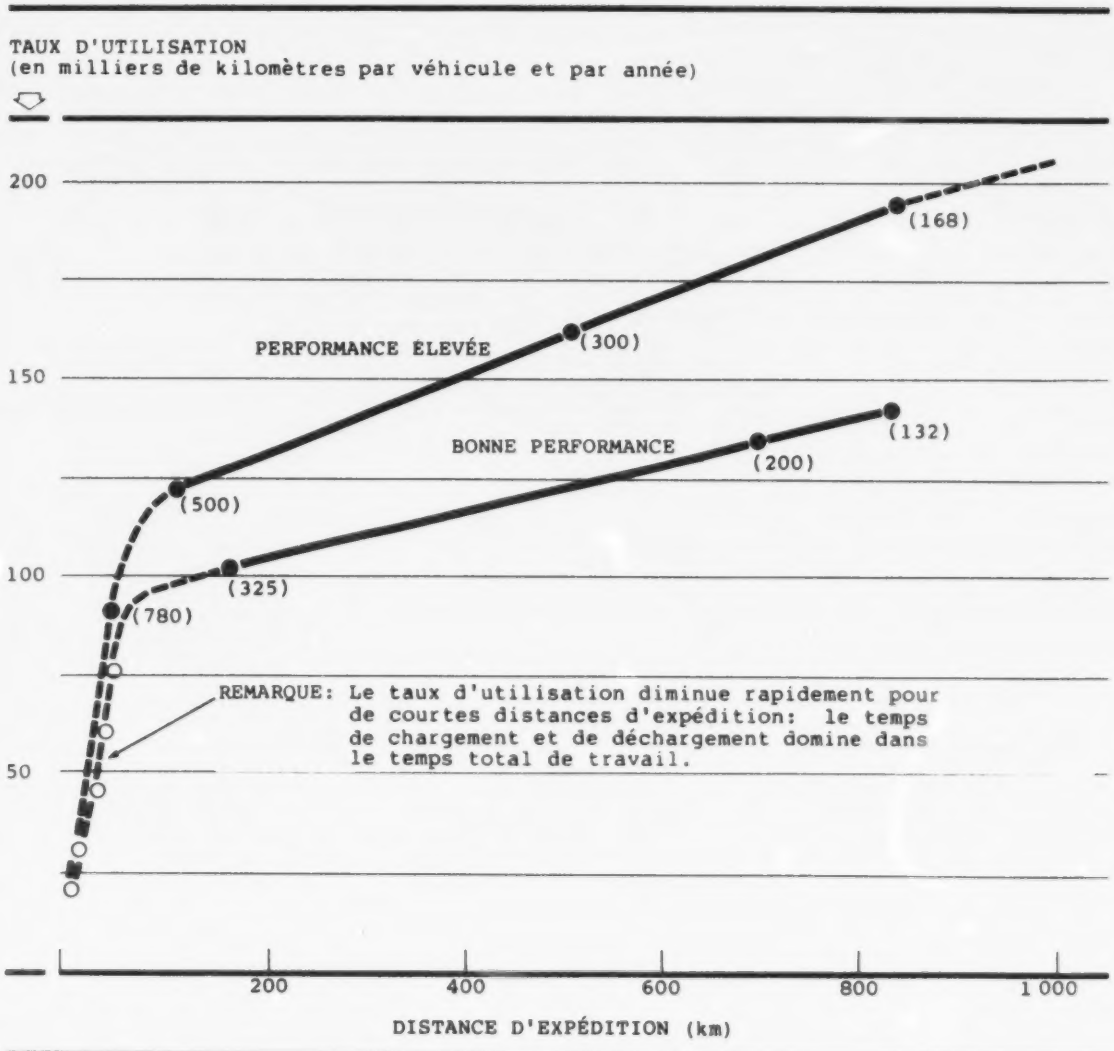
Le taux annuel d'utilisation des véhicules à benne-trémie varie considérablement d'un transporteur à l'autre et d'un chargement à l'autre (selon le type de grains, la région, etc.). Beaucoup de transporteurs ont déclaré que 1982 n'était pas une très bonne année pour estimer le taux potentiel d'utilisation des véhicules à benne-trémie. (Cette opinion n'est pas celle de l'ensemble - mais de la majorité - des personnes interrogées.)

Afin de mieux cerner le taux d'utilisation des véhicules à benne-trémie, nous indiquons à la figure 4.2 le taux annuel d'utilisation de 6 des 75 entreprises de transport interrogées. Le critère selon lequel nous avons choisi ces entreprises était le suivant (encore fallait-il, bien sûr, que nous disposions des données nécessaires): les données sur les distances et les chargements devaient concerner des véhicules faisant surtout le camionnage des grains, de façon raisonnablement continue tout au long de l'année; de plus, le camionnage devait être relativement constant en termes de distance moyenne des trajets.

Les six observations faites dans la figure 4.2 concernaient un camionnage régulier sur des distances d'expédition allant de 50 km à plus de 800 km. À l'extrémité inférieure de cette gamme, l'utilisation maximale observée se

Figure 4.2

TAUX ANNUEL POTENTIEL D'UTILISATION DES VÉHICULES
(en milliers de kilomètres par véhicule et par année)
EN FONCTION DE LA DISTANCE DES EXPÉDITIONS (km)



Remarque:

●Observations factuelles - transporteurs de grains dans les Prairies (1982), ayant des activités constantes.

OPerformance simulée — EXEMPLE: Distance d'expédition de 20 km, nombre moyen maximal de chargements: 3 par véhicule et par jour, durant 250 jours de l'année. UTILISATION = 20 x 2 x 3 x 250 = 30 000 km par véhicule et par année.

(xxx) Observations factuelles - chargements par véhicule et par année.

situait entre 80 000 et 100 000 km/unité/an; à l'extrémité supérieure, elle était de 140 000 à 200 000 km/unité/an. Comme le montre la figure, les valeurs supérieures ont été désignées par l'expression "haute performance"; ce taux d'utilisation n'aurait pu être "amélioré" que dans des situations exceptionnelles, avec une demande extrêmement constante et organisée. Les valeurs inférieures ont été désignées par l'expression "bonne performance"; ce taux d'utilisation étant généralement possible dans les situations où la demande est raisonnablement constante. Bien sûr, bon nombre d'entreprises fonctionnent à un taux d'utilisation (souvent bien) inférieur à la courbe "bonne performance".

La figure 4.2 indique également des estimations de potentiel "simulé" d'utilisation pour les distances d'expédition inférieures à 50 km. Elle inclut un exemple de calcul. Comme on le voit, les taux d'utilisation "décroissent" rapidement pour les entreprises engagées de façon constante et spécialisée dans le camionnage sur des distances inférieures à 50 km. Avec de telles distances, le temps de chargement et de déchargement domine dans l'activité du véhicule; 3 à 4 chargements/unités/jour constituent un taux supérieur raisonnable d'utilisation (pour 250 jours/an, par exemple), indépendamment de la distance d'expédition.

Pour les observations factuelles de la figure 4.2, nous avons également indiqué le nombre annuel total de chargements par véhicule et par année (entre parenthèses). Évidemment, le nombre de chargements diminue à mesure qu'augmente la longueur des trajets; cependant, les relations entre ces deux facteurs ne sont ni claires, ni simples. En effet, le nombre de chargements annuels par véhicule dépend de bien d'autres facteurs que la distance d'expédition: trajets de retour en charge, mouvements primaires ou mouvements secondaires et éventuellement région d'exploitation. Nous n'avons pas suffisamment de données pour être plus précis sur ce point.

Autres observations sur les caractéristiques d'exploitation des véhicules à benne-trémie:

(i) Pour la plupart des transporteurs locaux, le trajet de retour se fait généralement à vide; pour les transporteurs qui font le camionnage sur de grandes distances, le trajet de retour se fait rarement à vide (il y a évidemment des exceptions).

(ii) Il existe bien sûr des fluctuations dans la demande de services de camionnage commercial des grains, mais aucun schéma saisonnier régulier (ou schéma sur lequel tous s'accordent) ne ressort.

(iii) Le camionnage commercial des grains est étroitement relié au camionnage d'autres

marchandises sèches en vrac (engrais, potasse) et subit en partie l'influence de ces autres marchés (sur le plan de la capacité, par exemple).

(iv) Les grains (et produits de grains connexes) transportés sont de types extrêmement variés: pour le parc identifié, les grains transportés sont généralement des grains autres que ceux relevant de la compétence de commission, allant de la ferme à l'élévateur de campagne.

(v) L'industrie du camionnage commercial des grains est d'une fluidité extrême; vu la réglementation en vigueur et vu l'organisation des entreprises commerciales, il est apparemment aisé pour les transporteurs de s'adapter rapidement aux conditions changeantes du marché.

RENVOIS

[1] Connaître l'utilité exacte de ces renseignements n'est pas chose facile. Premièrement, ces autorisations ne sont pas représentatives des transporteurs (ainsi, un transporteur peut détenir plusieurs autorisations); deuxièmement, certaines autorisations plus générales peuvent permettre le camionnage des grains; troisièmement, on ignore combien d'autorisations "pour le transport des engrais" doivent être ajoutées aux autorisations pour les grains (autorisations pour un voyage unique); quatrièmement, une autorisation émise n'est pas forcément utilisée; cinquièmement, si l'autorisation n'est pas "complétée" dans la ou les juridictions adjacentes, elle est dépourvue de tout sens.

[2] Autres organismes et entreprises avec que nous avons contactés: Alberta Food Products Ltd. (Fort Saskatchewan); United Oilseed Products (Lloydminster); Ellison Milling Company (Lethbridge); Alberta Terminals Ltd. (Calgary); Alberta Grain Commission; Alberta Department of Economic Development; Byers Flour Mills (Camrose).

[3] Il semble que la majorité des 23 trains routiers indiqués ici sont des trains routiers B.

[4] Lorsque nous avons calculé le nombre moyen de chargements par remorque et par année, nous avons inclus certains "basculateurs en bout" car il nous était impossible de séparer les chargements transportés par les différents types de remorques.

[5] Nous avons eu certains problèmes à compiler cette liste. En effet, il s'est avéré que trois ou quatre "transporteurs" faisaient le camionnage en vertu d'autorisations (extra-provinciales) émises à de plus grandes entreprises de transport, et ceci durant la plus grande partie de l'année. Il s'agissait donc de "grands" propriétaires-exploitants (possédant plusieurs véhicules). Ces "transporteurs/propriétaires-exploitants" ne sont pas inclus en tant que groupe séparé dans les chiffres indiqués.

[6] D'après les sources que nous avons interrogées au sein de l'industrie, beaucoup de propriétaires-exploitants sont des exploitants de camions de graviers.

[7] Ces estimations excluent les véhicules à benne-trémie utilisés exclusivement pour le transport de la potasse.

[8] Ces fourgonnettes étaient utilisées pour transporter des sacs de grains vers le sud des États-Unis, d'où elles ramenaient des produits.

9 Afin de déterminer combien de véhicules agricoles pourraient être utilisés pour le "camionnage commercial des grains" (tel que défini dans cette étude), nous avons étudié les dossiers de la Manitoba Public Insurance Corporation. Cette étude n'a mené à aucune conclusion intéressante pour notre rapport, mais nous a permis de faire certaines remarques intéressantes. En 1980, il y avait dans la province 160 véhicules agricoles avec un poids brut enregistré de plus de 34 tonnes. En 1982, ce chiffre était passé à 252. On peut raisonnablement présumer que beaucoup de ces véhicules agricoles sont utilisés pour le camionnage des grains. (Mais il est difficile de définir combien sont utilisés pour le compte d'autrui.)

10 En Saskatchewan, des sources officielles ont confirmé que certains véhicules appartenant à des entrepreneurs domiciliés au Manitoba et ayant des plaques d'immatriculation T sont utilisés pour le camionnage des grains de part et d'autre de la frontière.

11 Le courtier en transport nous a en fait indiqué le chiffre de 150 véhicules (pour lesquels il pouvait indiquer en général le nom du transporteur). Il a toutefois reconnu que peut-être 25 autres véhicules, dont il n'avait pas connaissance, étaient en service.

12 L'omission de données sur les chargements locaux influe uniquement sur le taux d'utilisation de certains des transporteurs du premier groupe (fret rural général) puisque le second groupe de transporteurs (dont le taux d'utilisation domine dans les données) n'est pas concerné par cet aspect du camionnage commercial des grains.

Chapitre 5

ÉTUDE DES TARIFS ET DES COÛTS: AUTOMNE 1982

5.1 Objectifs de ce chapitre

Ce chapitre présente et commente les barèmes des tarifs appliqués au camionnage commercial des grains à l'automne 1982.

5.2 Sources de renseignements

Comme nous l'avons expliqué au chapitre 2, les tarifs de camionnage commercial des grains sont non réglementés dans l'ensemble des Prairies, tant pour les mouvements intraprovinciaux qu'extraprovinciaux. Il n'existe aucun organisme de réglementation qui puisse fournir des données sur les tarifs de camionnage commercial des grains; de même, il n'existe aucune source gouvernementale pertinente de données à ce sujet.

Les renseignements présentés et analysés ici proviennent donc de l'industrie. Nous avons demandé à tous les représentants de l'industrie que nous avons interrogés pour recueillir des données sur le parc et les caractéristiques d'exploitation (chapitre 4) de nous fournir les tarifs en vigueur pour le camionnage commercial des grains à l'automne 1982. La plupart nous ont communiqué ces chiffres, ce qui nous a donné suffisamment de renseignements pour effectuer des références croisées entre les divers transporteurs et entre les expéditeurs et les transporteurs.

5.3 Tarifs en vigueur en Alberta

Le tableau 5.1 et la figure 5.1 résument les barèmes des tarifs "formels" appliqués au camionnage commercial des grains ainsi que les tarifs individuels que nous ont communiqués des représentants de l'industrie en Alberta. Ces tarifs étaient en vigueur à l'automne 1982.

Le tableau 5.1 indique deux barèmes de tarifs de transporteurs, l'un publié par l'Alberta Trucking Association (ATA), l'autre par le Western Tariff Bureau (WTB n° 75). Ces deux barèmes de tarifs prennent uniquement en ligne de compte les mouvements intraprovinciaux. Ni l'un ni l'autre n'ont force de réglementation: les transporteurs participants peuvent librement choisir les tarifs qu'ils jugent appropriés.

Nous présentons également deux "barèmes de tarifs d'expéditeurs" (taux que les expéditeurs disent payer), applicables aux transports faits pour l'Alberta Wheat Pool et

Tableau 5.1

TARIFS DE CAMIONNAGE DES GRAINS (EN VRAC)
(cents/tonne)

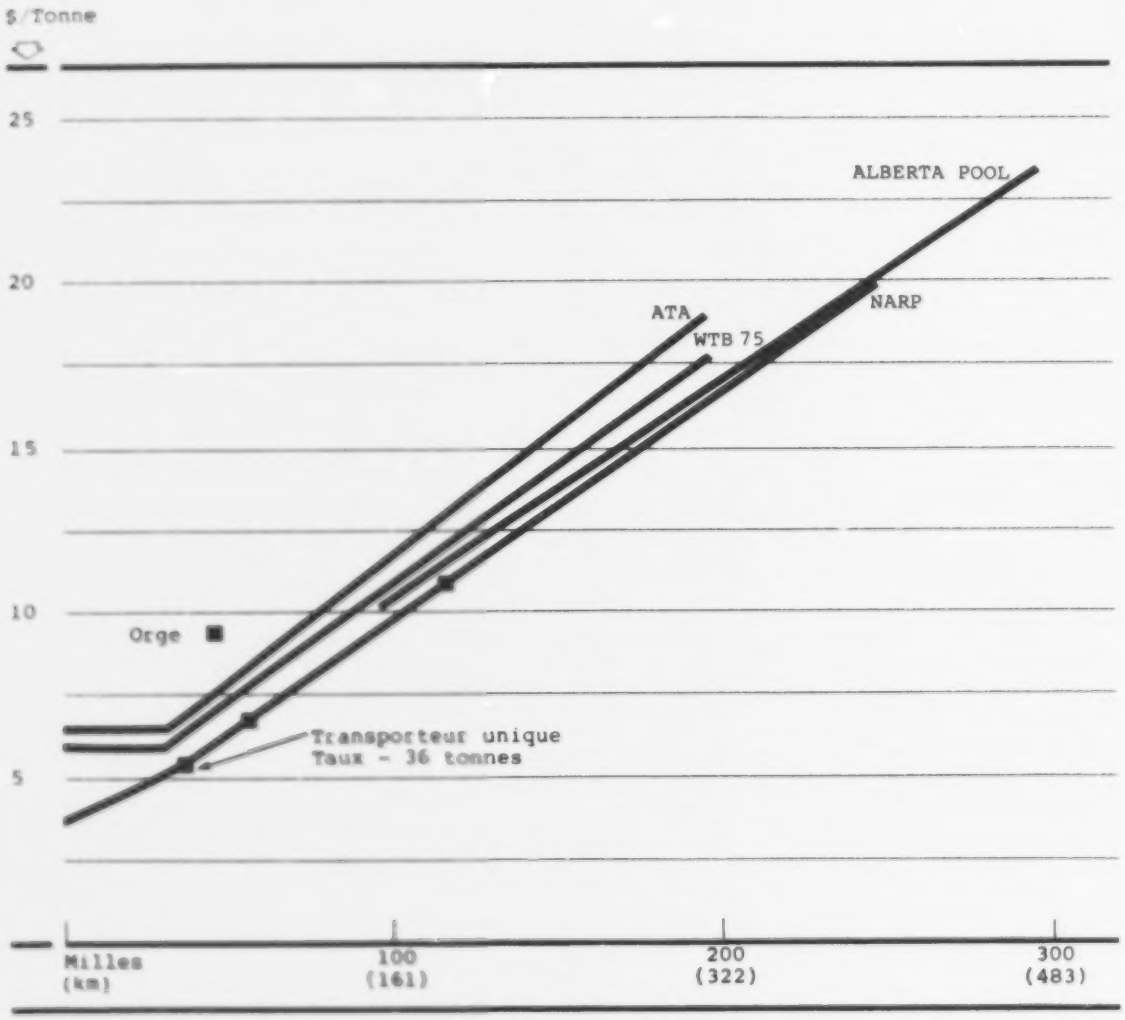
TRANSPORTEURS DE L'ALBERTA, AUTOMNE 1982
(Principalement intraprovinciaux)

km	SOURCE / Quantité* / Milles	ATA	W18 75	ALBERTA POOL	AUTRES OBSERVATIONS				NARP	
		1	1	1	37	1	1	1	1	
	3	617	572						375	
	8	"	"						"	
	13	"	"						420	
29	18	"	"						"	
	23	"	"						460	
	28	"	"						"	
	33	662	650		506				510	
61	38	"	"		"				"	
	43	761	702			916 942			595	
	48	"	"			"			"	
	53	838	780				670		670	
93	58	"	"				"		"	
	63	882	832						745	
	68	"	"						"	
	73	1 014	937						815	
126	78	"	"						"	
	83	1 058	589						890	
	88	"	"						"	
	93	1 147	1 067	1 024					960	
158	98	"	"	"					"	
	103	1 191	1 119						1 035	
	108	"	"						"	
	113	1 268	1 197					1 100	1 100	
190	118	"	"					"	"	
	123								1 170	
	128	"	"						"	
	133	1 455	1 352						1 240	
222	138	"	"						"	
	143	1 499	1 404	1 364					1 310	
	148	"	"	"					"	
	153	1 588	1 483						1 380	
254	158	"	"						"	
	163	1 654	1 535						1 445	
	168	"	"						"	
	173	1 742	1 639						1 515	
286	178	"	"						"	
	183	1 830	1 691						1 580	
	188	"	"						"	
	193	1 896	1 769						1 650	
319	198	"	"						"	
	203								1 720	
	208								"	
	213								1 790	
351	218								"	
	223								1 860	
	228								"	
	233								1 925	
383	238								"	
	243								2 000	
	253									
	246									
415	258									
	263									
	268									
	273									
447	278									
	283									
	288								2 750	
	293			2 362						
480	298			"						

* "1" signifie un tarif indépendant de la quantité d'expéditions, présumant une charge minimale standard de semi-remorque; 37 signifie 37 tonnes

Figure 5.1

TARIF DE CAMIONNAGE DES GRAINS (EN VRAC)
ALBERTA
AUTOMNE 1982
($/tonne en fonction de la distance d'expédition)



Remarques:

1. Les tarifs s'appliquent à une charge de semi-remorque (environ 23 tonnes) ou plus (sauf exception indiquée). Il n'y a pas de tarif différentiel, fonction de la quantité d'expédition.
2. Les tarifs de l'ATA, de WTB 75 et de l'Alberta Pool s'appliquent aux mouvements intraprovinciaux. Les tarifs de NARP s'appliquent aux transports en Alberta et entre l'Alberta et la Colombie-Britannique.

NARP (entreprise de conditionnement du colza, à Sexsmith). Le barème des tarifs de NARP inclut à la fois les mouvements extraprovinciaux (Colombie-Britannique vers l'Alberta) et intraprovinciaux.

Ces tarifs "formels" présentent les caractéristiques structurelles suivantes:

(i) Tous indiquent un prix (plus ou moins) fixe pour les courts trajets (moins de 30 milles), plus un prix (plus ou moins) fixe par tonne/mille pour les trajets d'une distance supérieure au minimum.

(ii) Tous s'étendent effectivement à une distance maximale d'expédition de 200 à 300 milles.

(iii) Tous sont effectivement non spécifiques en ce qui concerne les marchandises, bien qu'envisageant une quantité d'expédition minimale d'environ 23 tonnes (chargement standard pour une semi-remorque).

(iv) Aucun n'indique le tarif différentiel, fonction de la quantité d'expédition.

(v) Le tarif de WTB n° 75 est de 6 à 8 % inférieur à celui de l'ATA et généralement supérieur de 1,00 $-1,20 $ par tonne (7 à 27 %) à celui de NARP. Le tarif de l'Alberta Pool se situe entre celui de WTB et celui de NARP.

Trois observations isolées figurent au tarif de NARP; l'une d'elles (concernant le mouvement de l'orge sur des trajets de courtes distances) est substantiellement supérieure à tout autre tarif.

Pour les tarifs réels pratiqués dans diverses circonstances (par comparaison au barème des tarifs "formels"), les représentants de l'industrie en Alberta nous ont fait les remarques suivantes:

(i) 18 des transporteurs interrogés nous ont donné des renseignements sur les tarifs qu'ils pratiquaient: 5 d'entre eux ont déclaré respecter "strictement" les barèmes de WTB n° 75; 5 ont admis qu'ils accordaient une remise par rapport au barème de WTB (généralement jusqu'à 10 %, selon les possibilités d'un retour "en charge"); 5 travaillaient principalement pour de grands expéditeurs qui établissaient leurs propres tarifs (par exemple, NARP, Alberta Pool); les 3 autres ont déclaré établir leurs propres

tarifs "spéciaux" (qui, il s'est avéré, équivalaient aux tarifs de NARP).

(ii) L'un des plus grands expéditeurs a déclaré que les remises sont fort courantes dans l'industrie, notamment par rapport aux tarifs de WTB; ces remises sont fonction de multiples facteurs relatifs aux coûts (trajets de retour à vide, routes, conditions de chargement) et aux conditions de marché (concurrence, volume, caractère saisonnier des activités), dont ne tiennent pas compte les barèmes de tarifs.

(iii) Certaines des personnes interrogées nous ont déclaré que plusieurs petits transporteurs, qui enfreignent à l'occasion les règlements de l'Alberta (véhicules agricoles) pratiquaient des tarifs inférieurs de 10 à 20 % à ceux de WTB n° 75 (et à l'occasion jusqu'à 40 % inférieurs).

La figure 5.2 indique à des fins comparatives les tarifs de l'Alberta Wheat Pool pour le transport des engrais en vrac à l'automne 1982. Le tarif de transport des engrais est supérieur à celui du transport des grains pour les trajets allant jusqu'à 200 milles; il décroît progressivement d'une différence de 3 $ par tonne (ou 70 $ par chargement) jusqu'à ce qu'il n'existe plus aucune différence significative pour des trajets d'environ 200 milles. Les raisons de ce tarif différentiel engrais-grains ne sont pas évidentes: l'une des plus grandes entreprises d'expédition a déclaré que cette différence s'explique probablement par des raisons "historiques" inhérentes à l'établissement des deux catégories de tarifs et non par des raisons de coûts ou de marchés[1].

5.4 Tarifs en vigueur en Saskatchewan

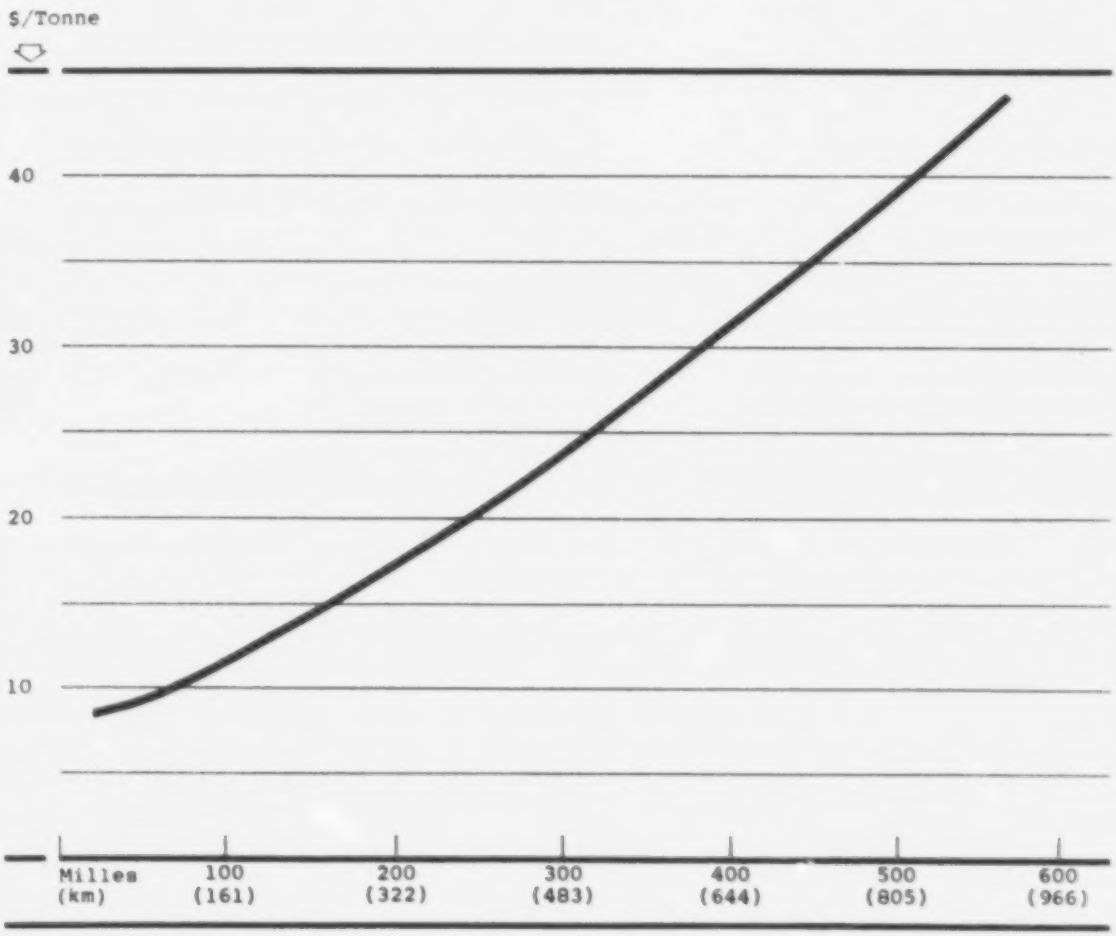
À la différence de l'Alberta, aucun groupe de transporteurs ne publie de barème de tarifs pour le camionnage des grains en Saskatchewan. Le tableau 5.2 et la figure 5.3 résument les barèmes de tarifs publiés par trois des plus grandes entreprises commerciales de camionnage des grains en Saskatchewan (et dans l'ouest du Canada). Vu la prédominance de ces entreprises sur le marché, on peut raisonnablement présumer que ces prix représentent une "norme" pour les transporteurs domiciliés en Saskatchewan. Ces prix ont plus d'influence sur le marché qu'ils ne le paraissent à première vue car deux de ces entreprises comptent parmi les principaux camionneurs extraprovinciaux de la région (mouvements entre l'Alberta et la Saskatchewan surtout) et parmi les principaux camionneurs au sein de la Saskatchewan.

Figure 5.2

TARIF DE TRANSPORT DES ENGRAIS EN VRAC ALBERTA WHEAT POOL

En vigueur à l'automne 1982*
($/tonne en fonction de la distance d'expédition)

SELON UN TARIF D'UN POINT À UN AUTRE, DE CALGARY VERS DIVERS POINTS DE L'ALBERTA ET DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE



Remarques:

1. Les tarifs s'appliquent à une charge de semi-remorque (environ 23 tonnes) ou plus. Il n'y a pas de tarif différentiel, fonction de la quantité d'expédition.
2. Pour tout mouvement comprenant plus d'une livraison, un tarif forfaitaire (supplémentaire) de 27,50 $ par point de livraison est appliqué.
3. Les tarifs présument un temps de déchargement allant jusqu'à 2 heures. Toute heure supplémentaire consacrée au déchargement est payée à raison de 27,50 $/h.

* À compter du 15 août 1981.

Tableau 5.2

TARIFS DE CAMIONNAGE DES GRAINS (EN VRAC)
(cents/tonne)

TRANSPORTEURS DE LA SASKATCHEWAN, AUTOMNE 1982
(Principalement intraprovinciaux)

km	SOURCE / Quantité* / Milles	51		52		53		
		23	37	23	37	23	37	
	3	367	367	464	464	463		
	8	"	"	"	"	"		
	13	"	"	"	"	"		
29	18	"	"	"	"	"		
	23	"	"	"	"	"		
	28	"	"	519	519	"		
	33	480		"	"	489		
61	38	505		577	577	533		
	43	515		601	601	573		
	48	540		653	653	614		
	53	595		"	"	656		
93	58	620		702	702	697		
	63	675		758		739		
	68	700		814		780		
	73	750		867		817		
126	78	820		920		853		
	83	875		"		889		
	88	900		974		925		
	93	945		1 029		958		
158	98	975		1 090		990		
	103	1 040		1 142		1 087		
	108	1 065		"		"		
	113	1 090		1 195		1 189		
190	118	1 120		1 248		"		
	123	1 145		1 300		1 288		
	128	1 170		1 352		"		
	133	1 195		"		1 387		
222	138	1 225		1 412		"		
	143	1 275		1 473		1 486		
	148	1 300		1 533		"		
	153	1 400		1 593		1 585		
254	158	1 450		"		"		
	163	1 475		1 654		1 684		
	168	1 530		1 715		"		
	173	1 555		1 785		1 783		
286	178	1 580		1 846		"		
	183	1 630		"		1 882		
	188	1 660		1 907		"		
	193	1 710		1 967		1 980		
319	198	1 735		2 028		"		
	203	1 760		2 088		2 080		
	208	1 785		2 159		"		
	213	1 810		"		2 179		
351	218	1 860		2 220		"		
	223	1 890		2 280		2 278		
	228	1 915		2 351		"		
	233	1 965		"		2 377		
383	238	1 990		2 411		"		
	243	2 020		2 472		2 476		
	248	2 070		2 522		"		
	253	2 220				2 575		
415	258	2 245				"		
	263	2 295				2 674		
	268	2 310				"		
	273	2 325				2 773		
447	278	2 350				"		
	283	2 400				2 872		
	288	2 425				"		
	293	2 450				2 971		
480	298	2 480						

Taux pour 23 tonnes moins 0,50 $/tonne

Remise de 10 % sur le taux pour 23 tonnes

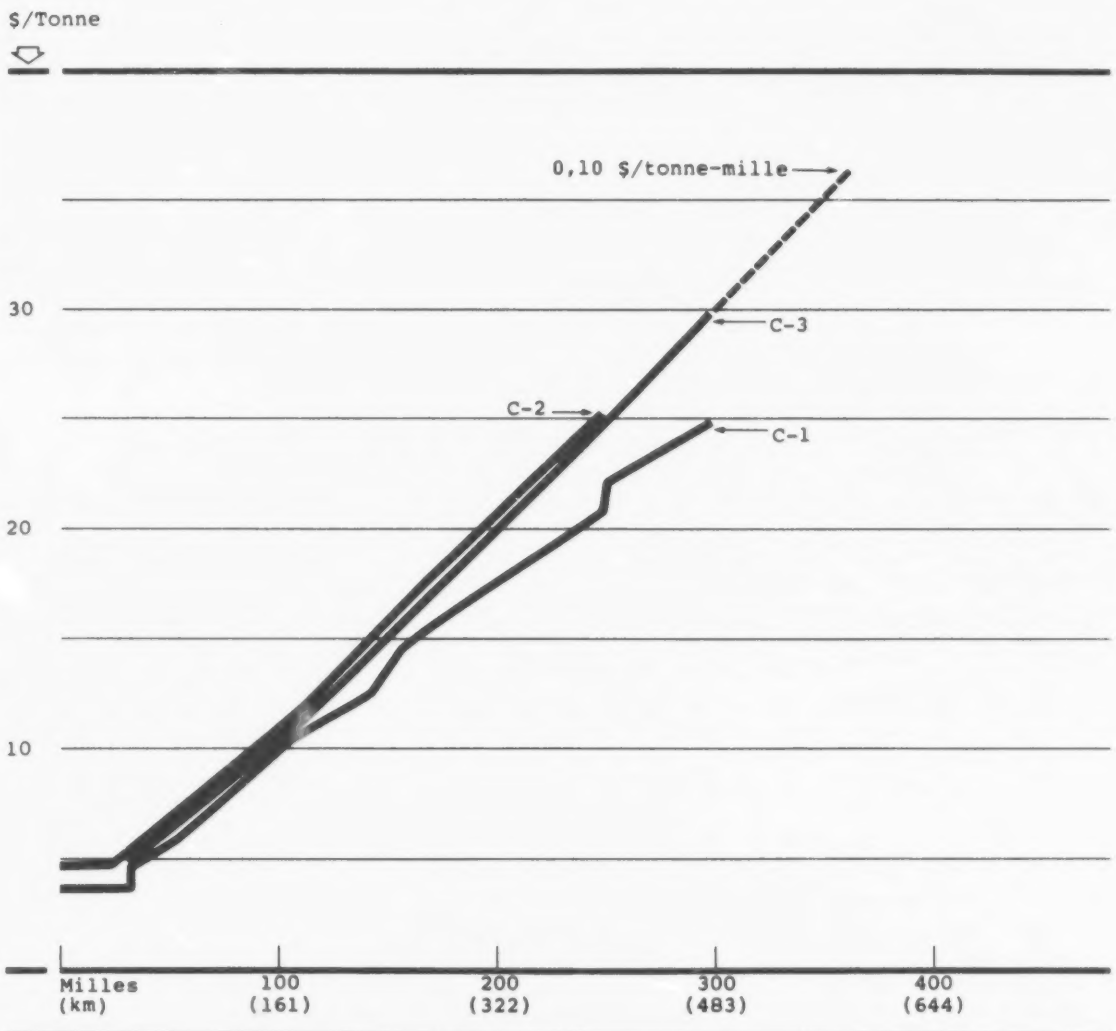
Remise de 15 % sur le taux pour 23 tonnes

* 23 signifie 23 tonnes (semi-remorque);
37 signifie 37 tonnes (train routier).

Figure 5.3

TAUX DE CAMIONNAGE DES GRAINS (EN VRAC)
SASKATCHEWAN
AUTOMNE 1982
($/tonne en fonction de la distance d'expédition)

SEMI-REMORQUES (environ 23 tonnes)



Remarque:

1. Les réductions suivantes s'appliquent aux trains A/B (33 + tonnes)

   C-1: 0,50 $/tonne C-2: 10 % (sur 60 milles) C-3: 15 %

Les caractéristiques structurelles suivantes ressortent des barèmes de tarifs communiqués par ces trois entreprises de transport:

(i) Tous indiquent un prix fixe pour les trajets de courte distance (moins de 30 milles) ainsi qu'un prix (plus ou moins) fixe par tonne/mille pour les distances d'expédition supérieures au minimum.

(ii) Tous s'étendent effectivement à une distance maximale d'expédition de 250-300 milles.

(iii) Tous sont non spécifiques en ce qui concerne les marchandises (l'un s'applique à l'ensemble des marchandises en vrac transportées par remorque à benne-trémie).

(iv) Tous envisagent un poids minimum d'expédition d'environ 23 tonnes (c'est-à-dire une charge standard de semi-remorque) et (à la différence de l'Alberta) stipulent des réductions (diverses) pour les expéditions par trains routiers.

(v) Pour les charges de semi-remorques, deux des barèmes sont séparés par un écart de 5 à 10 % pour les trajets allant jusqu'à 150 milles et sont ensuite effectivement semblables; le troisième (applicable à un transporteur spécialisé dans les trajets relativement courts, pour les mouvements intraprovinciaux) est en général de 10 à 20 % inférieur aux barèmes des deux autres transporteurs.

(vi) Pour les charges de trains routiers, par contre, les trois transporteurs pratiquent des tarifs qui se situent (en gros) à 5-10 % l'un de l'autre.

Les transporteurs suivent deux méthodes différentes pour déterminer leurs réductions en ce qui concerne les tarifs applicables aux trains routiers: le transporteur au barème le plus bas pour les charges de semi-remorques offre une remise forfaitaire de 0,50 $/tonne (ce qui donne une réduction dont le pourcentage varie d'environ 9 % au bas de l'échelle de millage et d'environ 2 % au haut de l'échelle); les deux autres transporteurs offrent des remises d'un pourcentage fixe, de 10 % (plus de 60 milles) et 15 % respectivement, sur les tarifs standard pour semi-remorques. Il faut se garder de donner une interprétation trop complexe aux chiffres absolus ou aux méthodes utilisées pour déterminer ces tarifs de trains routiers. Cette disposition tarifaire est "nouvelle" à compter de 1982 et n'a pas encore été normalisée, faute de temps.

Cinq des autres transporteurs interrogés nous ont fait savoir qu'ils appliquaient leur propre barème de tarifs, calculés en fonction des taux de millage, sous réserve de minimums. En voici le résumé:

Transporteur	Expédition (tonnes)	Prix du mille en charge ($)	Prix minimum/ chargement ($)	Équivalents ¢ par tonne-mille	Équivalents min. $/ tonne
S- 7	23	2,00	100	8,7	4,34
S-15	23	2,00	75	8,7	3,26
	37	2,75	?	7,4	
S-16	23	2,70	135	11,7	5,87
S-17	23	2,25	100-125	9,8	4,34-5,43
S-22	23	2,25	?	9,8	?

Les transporteurs qui nous ont communiqué ces tarifs font avant tout le camionnage local et de distances moyennes. Si l'on convertit le tarif de 2,00 $/mille en charge à un tarif en $/tonne et si on compare le résultat au tarif le plus bas de tarifs des transporteurs indiqués à la figure 5.3, on constate que le tarif au mille est inférieur au tarif par tonne d'environ 1 $/tonne pour les distances d'expédition inférieures à 125 milles (environ), qu'il est environ le même pour des distances se situant entre 125 et 200 milles et qu'il est légèrement supérieur pour les distances de plus de 200 milles. Le tarif de 2,25 $/mille en charge est inférieur à tous les tarifs en $/tonne pour les distances de moins de 100 milles.

Un autre transporteur de la Saskatchewan, qui fait presque uniquement le transport à grande distance à destination/en provenance des États-Unis, avec des véhicules en charge à l'aller comme au retour (potasse vers le sud, maïs et farine de soja vers le nord), évalue lui aussi son prix au mille. En hiver 1982, pour une charge standard de semi-remorque, ce prix était généralement de 1,35 $/mille vers le sud et de 0,80 $-1,00 $/mille vers le nord, ce qui donne une moyenne de 1,10 $-1,15 $/mille parcouru (environ).

Les renseignements que nous ont communiqués les transporteurs interrogés indiquent que des remises substantielles sont accordées par rapport aux tarifs formels, donnant parfois un revenu aussi bas que 0,80 $/mille parcouru. Ceci résulte sans aucun doute de la nature simpliste des tarifs formels et notamment du fait qu'ils ne tiennent pas compte des variations des conditions de chargement-déchargement, des caractères saisonniers des activités, des trajets de retour à vide ou en charge, des quantités d'expédition, etc. Toutefois, le facteur

le plus important d'influence sur les prix réellement pratiqués est l'excédent substantiel de capacité du parc de véhicules.

À des fins comparatives, la figure 5.4 indique les tarifs de camionnage pratiqués par le Saskatchewan Wheat Pool pour le transport des engrais en vrac à l'automne 1982. Ces tarifs s'appliquent aux mouvements d'engrais de Calgary et de Medicine Hat vers divers lieux de la Saskatchewan. Les faits suivants ressortent:

(i) À la différence des tarifs de transport des grains pratiqués par les grandes entreprises de camionnage de la Saskatchewan, il n'existe pas de coût différentiel en fonction de la quantité d'expédition dans les tarifs pratiqués pour le transport des engrais.

Ceci résulte probablement de plusieurs facteurs: limitations de p.b.g. sur les routes n'appartenant pas à la catégorie 1 et à la catégorie 2; hésitation des fermiers à acheter une quantité de 37 tonnes d'engrais; difficultés d'utiliser les trains routiers à la ferme; temps insuffisant d'adaptation du marché (ce n'est que l'an dernier que les coûts différentiels, fonction de la quantité d'expédition, ont été instaurés pour le transport des grains en Saskatchewan).

(ii) Les tarifs de transport des engrais sont substantiellement supérieurs aux tarifs de transport des grains pour les distances d'expédition inférieures à 125 milles; ils sont plus ou moins égaux aux tarifs les plus bas pratiqués par une grande entreprise de transport pour les distances plus longues.

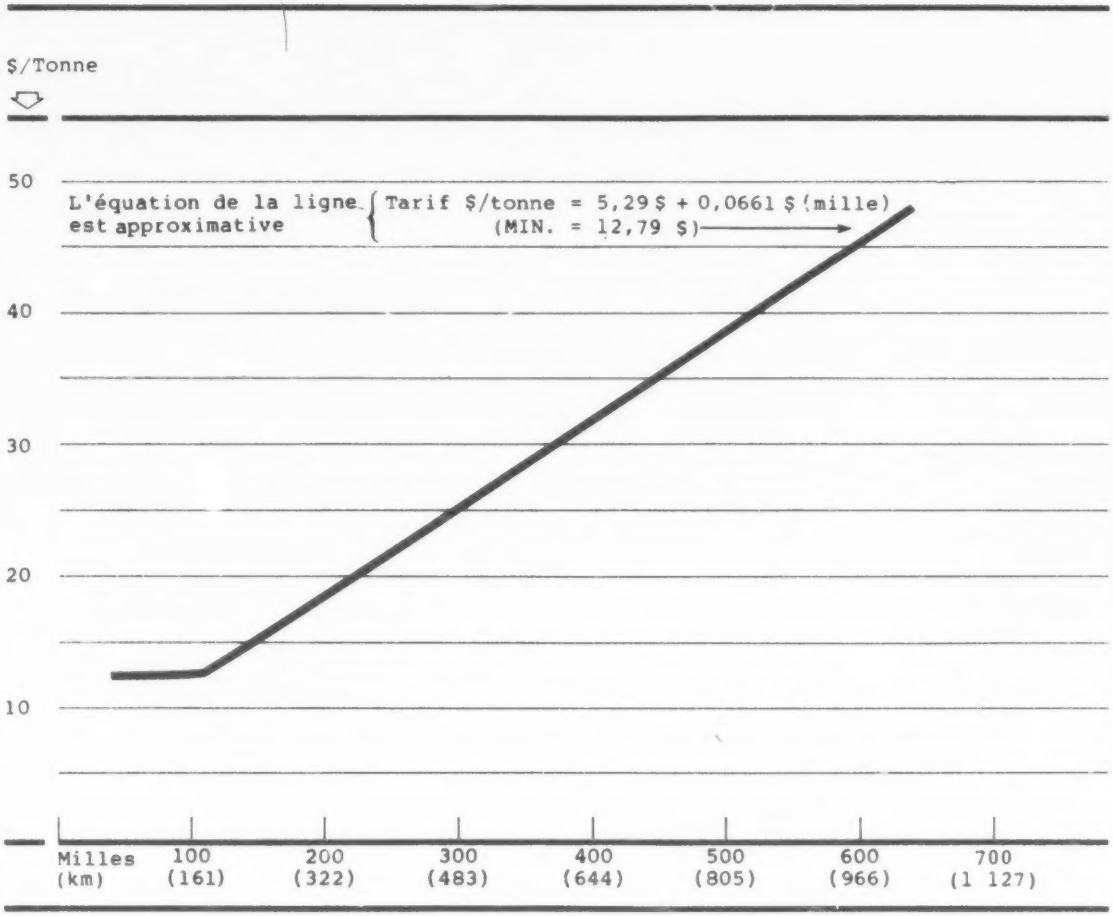
Le tarif "élevé" pour une distance courte est sans grande signification en pratique. En effet, la plupart des expéditions d'engrais en provenance de l'Alberta à destination de la Saskatchewan se font sur des distances de 150 milles ou plus.

Les tarifs de transport des engrais du Saskatchewan Wheat Pool sont négociés chaque année par le SWP et ses transporteurs. Les négociations consistent à établir les valeurs des variables déterminantes dans la "formule de tarifs" suivante (sous réserve d'un minimum, comme l'indique la figure 5.4):

$$\text{TARIF} = \frac{(\text{DE} \times \text{FTR})\ (\text{CE}) + (\text{CD})}{\text{PE}}$$

Figure 5.4

TARIF DE TRANSPORT DES ENGRAIS EN VRAC SASKATCHEWAN WHEAT POOL
En vigueur à l'automne 1982*
($/tonne en fonction de la distance d'expédition)
SELON UN TARIF D'UN POINT À UN AUTRE, DE CALGARY ET MEDICINE HAT À DIVERS POINTS EN SASKATCHEWAN



Remarques:

1. Les tarifs s'appliquent à une charge de semi-remorque (environ 23 tonnes) ou plus. Il n'existe pas de tarif différentiel, fonction de la quantité d'expédition.
2. Ces tarifs sont supérieurs d'environ 14,8 % aux tarifs en vigueur du 1er juillet 1980 au 30 juin 1981.

* À compter du 1er juillet 1981.

où:

Le TARIF est exprimé en $/poids unitaire

DE = distance d'expédition

FTR = facteur de trajet de retour, soit le rapport de la distance totale de transport en charge sur la distance totale d'expédition

CE = coût d'exploitation du véhicule/unité de distance

CD = coût fixe de chargement-déchargement

PE = poids de l'expédition.

En 1982, les valeurs des différentes variables étaient (sensiblement) les suivantes:

FTR = 1,5 (indiquant que les trajets de retour se faisaient à vide 50 % du temps)

CE = 0,95 $/mille

CD = 100 $

PE = 20 tonnes.

(Notons que les valeurs réelles de ces variables déterminantes étaient quelque peu différentes de celles indiquées ci-dessus; les valeurs données surestiment de 3 à 4 % les tarifs réels présentés à la figure 5.4.)

(Il est intéressant de constater que les fabricants d'engrais - autres que[2] les usines de Federated Coop/Pool à Calgary et Medicine Hat - appliquent, semble-t-il, les tarifs ferroviaires pour chargement de 50 tonnes d'un point de livraison à un autre point de livraison, pour les mouvements d'engrais à destination de la Saskatchewan, même là où des camions sont utilisés pour le transport. Ceci peut entraîner une distortion notable des tarifs de camionnage selon la distance. Un des transporteurs nous a donné l'exemple suivant (que nous n'avons pas vérifié): mouvements des engrais de l'usine Esso à Beamer, en Alberta: le tarif jusqu'à Meadow Lake, en Saskatchewan, est de 38,80 $/tonne tandis que le tarif jusqu'à Melfort, situé à une distance deux fois plus grande par la route, est de 34,00 $/tonne.)

5.5 Tarifs en vigueur au Manitoba

Les tarifs pratiqués au Manitoba pour le camionnage commercial des grains prêtent à confusion. Les données à partir

desquelles sont évalués les tarifs présentent peu d'uniformité et les tarifs varient grandement. À la différence de l'Alberta, et à un moindre degré de la Saskatchewan, il n'existe pas de "norme" qui influe sur la structure et (ou) sur le niveau général des tarifs. Les personnes que nous avons interrogées dans l'industrie ont cité trois raisons fondamentales pour expliquer la diversité des tarifs en vigueur au Manitoba:

(i) Le fait que la Commission canadienne du blé n'a pas fait de camionnages commerciaux d'essai au Manitoba (comme elle l'a fait en Saskatchewan et en Alberta dans les années 1970). Dans les autres provinces, les essais ont permis de définir des tarifs de base qui, même s'ils sont aujourd'hui oubliés, ont fourni un cadre commun de référence pour la formulation des tarifs.

(ii) La grande diversité des transporteurs engagés dans cette activité, et plus particulièrement, la participation relativement importante des transporteurs de fret rural général.

(iii) L'envergure et le caractère concurrentiel des mouvements Manitoba-États-Unis pour les transporteurs du Manitoba: les transporteurs manitobains doivent souvent faire concurrence aux transporteurs américains indépendants.

De plus, il semble qu'aucun tarif de camionnage des marchandises en vrac n'ait été formulé par les transporteurs au Manitoba, comme les transporteurs l'ont fait pour les tarifs des engrais en Saskatchewan et en Alberta, ou comme l'a fait le NARP en Alberta. Lorsqu'ils existent, de semblables tarifs semblent s'infiltrer dans les autres tarifs (sur le plan structurel tout du moins).

La figure 5.5 résume les renseignements obtenus sur les tarifs auprès de 25 transporteurs et d'un expéditeur manitobains interrogés. Les tableaux 5.3, 5.4 et 5.5 indiquent les détails.

Pour des raisons pratiques, nous étudierons ces tarifs selon trois catégories: i) mouvements locaux; ii) mouvements de distance moyenne (généralement intraprovinciaux); et iii) mouvements de grande distance (généralement extraprovinciaux). Notons les observations suivantes:

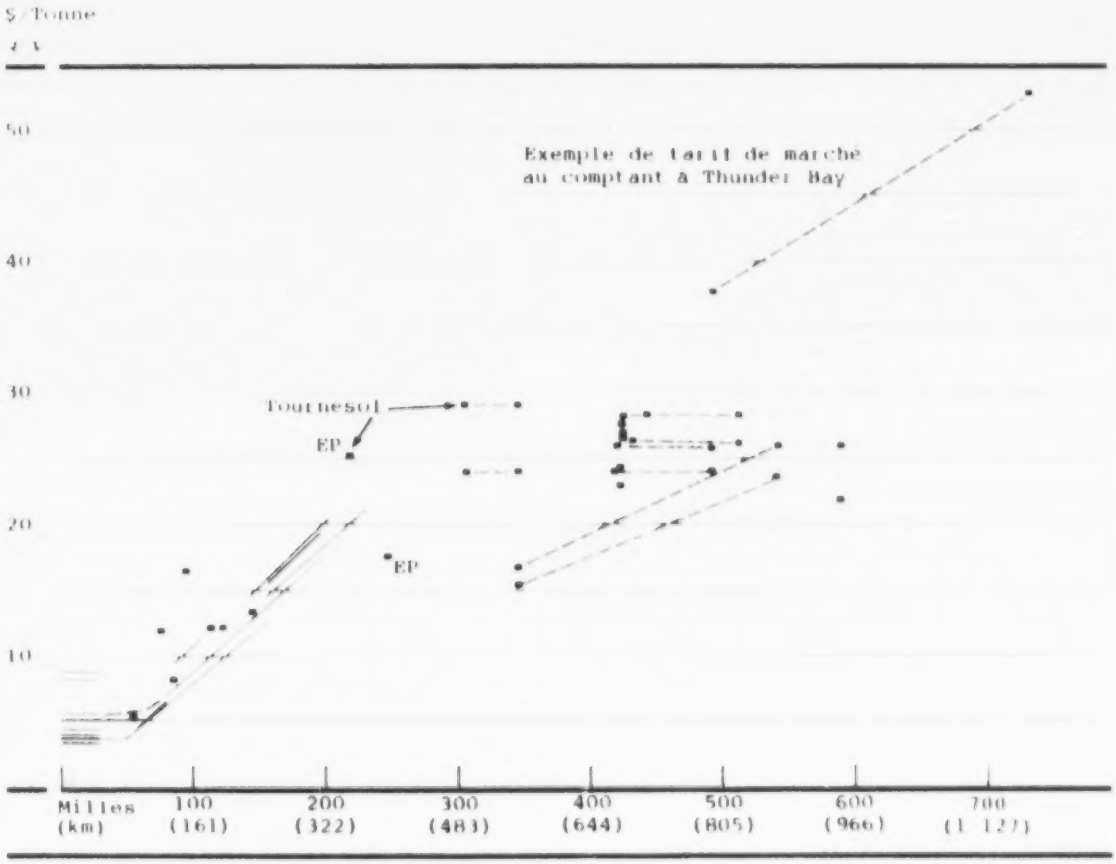
Tarifs "locaux"

Seize des transporteurs manitobains interrogés ont indiqué que leur barème comprenait un tarif "local". Ce tarif est applicable aux trajets de courte distance, de 60 milles au plus. Les critères de détermination du tarif local étaient fort divers:

Figure 5.5

TARIF DE TRANSPORT DES ENGRAIS (EN VRAC)
MANITOBA
Automne 1982

($/tonne en fonction de la distance d'expédition)



Remarques:

1. Les tarifs s'appliquent à une charge de semi-remorque (environ 23 tonnes) et plus. Il n'existe pas de coût différentiel, fonction de la quantité d'expédition.
2. Les tarifs indiqués pour une distance inférieure à 300 milles s'appliquent principalement aux mouvements intraprovinciaux (sauf pour les points désignés EP) et présument généralement un trajet de retour à vide.
3. Les tarifs indiqués pour des distances supérieures à 300 milles s'appliquent principalement aux mouvements extraprovinciaux (notamment à destination et en provenance des États-Unis) et présument un trajet aller retour relativement équilibré du point de vue de charge. Une exception à cela: les tarifs de Thunder Bay présument généralement un trajet de retour à vide.

■ Cours du disponible

Tableau 5.3

TARIFS DE CAMIONNAGE DES GRAINS (EN VRAC)
TRANSPORTEURS DU MANITOBA, AUTOMNE 1982
(applicables aux mouvements intraprovinciaux)

Transporteur	Transporteur type	Critère de détermination	Tarif type	Conditions de transport			
				Trajet de retour	Milles	Primaire ou secondaire	Marchandise
M1	GP	chargement	275 $/chargement	non	120	P	colza Canola
M2	GP	cwt	0,50 $/cwt	non	80	P	fléole
			0,55 $/cwt	non	125	P	millet
			0,60 $/cwt	non	150	P	colza Canola
M3	PSV	chargement	185 $/chargement	presque	87		colza Canola
		chargement	125 $/chargement	jamais non	60		divers
M4	GP	mille	2,50 $/mille	non	100 en moyenne	P	divers
M5	GP	mille	2,10 $/mille	non		P	divers
M6	PSV	mille	1,80 $/mille	non			divers
M7	GP	cwt	0,82 $/cwt	non	130		fléole
			0,75 $/cwt	non	100		trèfle, colza Canola
M8	GP	tarif GP	0,82 $/cwt	non	100 en moyenne	P	divers
M9	GP	tonne	7,00 $/tonne	oui	176	S	divers, tournesol moutarde
M10	GP	mille	2,00 $-2,25 $/mille	non	150-200	P	colza Canola
M11	GP	mille parcouru	1,00 $/mille parcouru			P	moutarde, divers
M12	GP	mille	2,30 $/mille	non		P	tournesol, colza Canola
M13	GP	mille	2,00 $/mille	non		P	divers
M14	véh. agr.	mille	1,85 $/mille	non		P	divers
M15	GP	mille	2,00 $/mille	presque toujours non		P	divers

Tableau 5.4

TARIFS DE CAMIONNAGE DES GRAINS (EN VRAC)
(cents/tonne)

TRANSPORTEURS DU MANITOBA, AUTOMNE 1982
(Principalement intraprovinciaux)

km	SOURCE	Divers prix selon le poids	Transporteurs indiquant individuellement le prix par mille (en charge)								
			2,50 $	2,10$	1,80$	2,00$-2,25$		1,00$**	2,30$	2,00$	1,85$	2,00$
	Quantité*	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
	3				529	374			257-330	591	374	
	8	837, 881			"	"				"	"	
	13	396, 367, 414			"	"				"	"	
29	18				"	"				"	"	
	23				"	"				"	"	
	28				"							
	33				"					"	"	
61	38				"							
	43				"						"	
	48				"							
	53	551			"							
93	58	"			"							
	63				"						530	573
	68				"						"	"
	73	1 011			595					661		
126	78	"			"					"		
	83	815	936								643	
	88	"	"								"	
	93	1 806	1 652	1 046		756						6
158	98	" "	"		"							"
	103		1 156					925		925		
	108		"					"		"		
	113	1 211			912							
190	118	"			"							
	123	1 806	1 211									1 101
	128	" "										"
	133				1 070					1 189		
222	138				"					"		
	143	1 322							1 469			
	148	"							"			
	153			1 434	1 229	1 366	1 536	1 366				
254	158			"	"	"	"	"				
	163								1 672	1 454		
	168								"	"		
	173	700		1 619		1 542	1 735					
286	178	"		"		"	"					
	183								1 874			
	188								"			
	193			1 804		1 718	1 933					
319	198			"		"	"					
	203							1 806	2 077			
	208							"	"			
	213			1 985								
351	218			"								
	223											
	228											
	233			2 174								
383	238			"								
	243											
	248											
	253											
415	258											
	263											
	268											
	273											
447	278											
	283											
	288											
	293											
480	298											

* "I" signifie un tarif indépendant de la quantité d'expéditions, présumant un minimum équivalant à une charge standard de semi-remorque
** Par mille parcouru

Tableau 5.5

TARIFS DE CAMIONNAGE DES GRAINS (EN VRAC)
TRANSPORTEURS DU MANITOBA, AUTOMNE 1982
(applicables aux mouvements extraprovinciaux)

Transporteur/ expéditeur	Type de transporteur	Critère de formulation des tarifs	Tarif type	Conditions de transport				
				Trajet de retour	Milles	Primaire ou secondaire	Marchandise	Spécial
EM1	PSV	cwt	1,30 $/cwt	oui	450	S	maïs	É.-U.→M*
EM2	PSV	tonne	24,00 $/tonne	oui	430	S	maïs, soja	É.-U.→M
		cwt	1,20 $-1,30 $/cwt	oui	430-420	S	divers	M→É.-U.
EM3	PSV	cwt	1,10 $-1,20 $/cwt	oui	425-500	S	lin, seigle soja	É.-U.↛M
EM4	PSV	cwt	1,10 $-1,25 $/cwt	oui	environ 430	S	lin, etc.	M→É.-U.
		tonne	21,00 $-24,00 $/tonne	oui	environ 430	S	soja, etc.	É.-U.→M
EM5	PSV	?		oui	en moy. 575	S et P	lin, seigle soja	É.-U.↛M
EM6	PSV	cwt	0,80 $/cwt	oui	250	S	divers	M↛É.-U.
		cwt	1,20 $/cwt	oui	environ 600	S	divers	M↛É.-U.
		tonne	20,00 $/tonne	oui	environ 600	S	divers	É.-U.↛M
		boisseau	0,80 $/boisseau	oui	850	S	maïs	M↛Alb. M↛Ouest
EM7	PSV	?		oui	en moy. 500	S et P	divers	M↛É.-U.
EM8	GF	cwt	1,10 $/cwt	oui	310-350		tournesol	M↛É.-U.
			1,34 $/cwt	non	310-350		tournesol	M↛É.-U.
			2,10 $/cwt	non	700		tournesol	M↛É.-U.
EM9	GF	boisseau	0,506 $/cwt	oui	environ 220		maïs	É.-U.→M
		cwt	1,15 $/cwt	oui	environ 220		tournesol	M→É.-U.
EM10	PSV	mille	1,00 $-1,10 $/mille	oui	350-550		lin, seigle maïs	M↛É.-U.
EM11	expéditeur	tonne	38,00 $	généralement non	494		seigle lin	M vers Th. Bay
			39,00 $		497			
			44,50 $		578			
			49,00 $		647			
			54,00 $		754			

* M = Manitoba.

7 transporteurs évaluent leur prix à l'heure	(30 $-45 $)
2 transporteurs évaluent leur prix au cwt	(38 ¢-40 ¢)
3 transporteurs évaluent leur prix au chargement	(85 $-120 $)
3 transporteurs évaluent leur prix au boisseau	(7 ¢-10 ¢)
1 transporteur évalue son prix au mille	(1,85 $, 85 $ min.)

Comme l'indique la figure 5.5, lorsqu'ils sont convertis en $/tonne (présumant des chargements de 23 tonnes), ces prix mènent à des tarifs locaux de 2,50 $/8,50 $/tonne.

Transports de moyenne distance (généralement intraprovinciaux)

Le tableau 5.3 indique les divers types de tarifs pratiqués pour les transports de distance moyenne qui sont généralement, mais pas toujours, intraprovinciaux. À titre indicatif: a) la catégorie du transport est désignée par "GF" (transporteur PSV faisant le transport de fret général entre des régions agricoles et Winnipeg (et autres centres d'approvisionnement)), "PSV" (transporteur dont l'autorisation peut comprendre ou non le fret général, mais qui d'habitude ne dessert pas le marché de fret rural général), "véhicule agricole" (véhicule doté d'une plaque d'immatriculation agricole); b) les "critères de formulation des tarifs" sont ceux indiqués par le transporteur durant l'entrevue; ces critères ne sont pas forcément ceux utilisés pour les prix facturés (ainsi, un transporteur indiquant un critère "au mille" peut souvent opter pour un critère au poids, lorsqu'il facture ses services à ses clients); et c) les colonnes intitulées "conditions de transport" comprennent des renseignements sur les conditions types d'exploitation; en pratique bien sûr, ces conditions varient quelque peu (ainsi, un transporteur qui revient "généralement" à vide parvient quelquefois à revenir en charge, transportant un chargement d'engrais au retour).

Pour évaluer les renseignements sur les tarifs indiqués au tableau 5.3, les divers prix ont été convertis en "cents/tonne" au tableau 5.4, présumant un chargement type de 22,7 tonnes. (Bien sûr, ce chiffre n'est pas typique pour des grains comme le tournesol et ne prend pas en ligne de compte les chargements plus grands des trains routiers A et des trains routiers B.) Dans ce tableau, le prix au poids et le prix au boisseau figurent à la première colonne; les prix au mille

occupent une colonne séparée pour chacun des transporteurs qui a indiqué ses prix; les tarifs sont indiqués avec les distances considérées types par chacun des transporteurs; dans la mesure du possible, des prix locaux sont inclus pour les distances de 0-30 milles (et parfois supérieures). Il nous a été impossible d'inclure dans ce tableau les prix locaux calculés selon le temps.

Certes, il est difficile de généraliser à partir des renseignements des tableaux 5.3 et 5.4; cependant, les points suivants méritent d'être retenus: a) bon nombre de transporteurs ont indiqué que les tarifs communiqués constituaient des "objectifs"; b) la plupart des transporteurs ont ajouté que s'écarter des "objectifs" constituait la norme; et c) les transporteurs appliquant un prix au mille ont pour effet de donner à la "courbe des tarifs" une inclinaison légèrement plus accentuée qu'en Alberta ou en Saskatchewan (les tarifs par tonne sont souvent moindres au Manitoba que dans les deux autres provinces à l'extrémité inférieure de l'échelle de millage, mais s'élèvent quelque peu plus rapidement à mesure qu'augmente la distance; cette observation mérite toutefois d'être nuancée par la remarque précédente concernant les remises).

On présume que tous les facteurs généralement inclus dans les tarifs plus complexes de transport (possibilité de retour en charge, itinéraires, conditions de chargement/déchargement, volume d'affaire de l'expéditeur, caractère saisonnier des activités, quantité d'expédition, etc.) sont effectivement contenus dans la différence entre les tarifs réellement pratiqués et les "objectifs" de tarifs.

Transports de grande distance (généralement extraprovinciaux)

Le tableau 5.5 résume les tarifs de camionnage des grains sur de grandes distances (mouvements généralement extraprovinciaux) pour les transporteurs du Manitoba.

Bien que présentant une grande diversité, ces tarifs par unité de poids-distance à destination et en provenance des États-Unis sont nettement inférieurs aux tarifs intraprovinciaux. Cette différence s'explique principalement par le fait que les véhicules sont en charge à l'aller comme au retour.

Les quelques observations concernant le camionnage à destination de Thunder Bay indiquent des tarifs qui s'alignent davantage sur les tarifs intraprovinciaux.

Si l'on prolongeait en ligne droite les "courbes" des tarifs intraprovinciaux, elles entreraient pratiquement en intersection avec les tarifs de Thunder Bay. Ceci s'explique par des possibilités limitées de retour en charge. (Remarque: très peu des transporteurs interrogés faisaient le camionnage à destination de Thunder Bay en 1982.)

D'après les réponses des transporteurs, il semble que les tarifs de camionnage des grains Manitoba-États-Unis-Manitoba et Manitoba-ouest-Manitoba sont très concurrentiels, qu'ils sont en grande partie dictés par les expéditeurs et qu'ils sont généralement inférieurs aux tarifs pratiqués il y a un an. L'un des transporteurs nous a fait savoir que, récemment, le transport ferroviaire est devenu plus concurrentiel pour les mouvements en provenance des États-Unis et à destination du nord.

Voici un dernier commentaire sur les tarifs de camionnage des grains établis par les transporteurs du Manitoba ou payés aux transporteurs du Manitoba. Ce commentaire est tiré d'une entrevue avec un courtier en transport de Winnipeg. De l'avis de ce courtier, la "norme" actuelle (hiver 1982-1983) est de 1,15 $ par mille en charge pour les transports extraprovinciaux d'une distance supérieure à 500 milles (là où les possibilités d'un équilibre entre un trajet aller en charge et un trajet de retour en charge sont bonnes) et se chiffre à environ 2,00 $ par mille en charge pour les transports (généralement) intraprovinciaux de 40 à 200 milles (où les possibilités de trajet de retour en charge sont beaucoup plus limitées). Notons que: a) ce commentaire s'applique principalement aux véhicules à 5 essieux; b) il existe de nombreuses variations entre ces deux niveaux de tarifs (selon les possibilités d'un trajet de retour en charge, selon les pressions concurrentielles, etc.); et c) ce commentaire n'est réellement pertinent que pour les axes de transport les plus empruntés.

Les tarifs de transport des engrais au Manitoba sont uniquement calculés en fonction des tarifs ferroviaires d'un point de livraison à un autre point de livraison, pour un chargement de 50 tonnes, de l'Alberta au Manitoba.

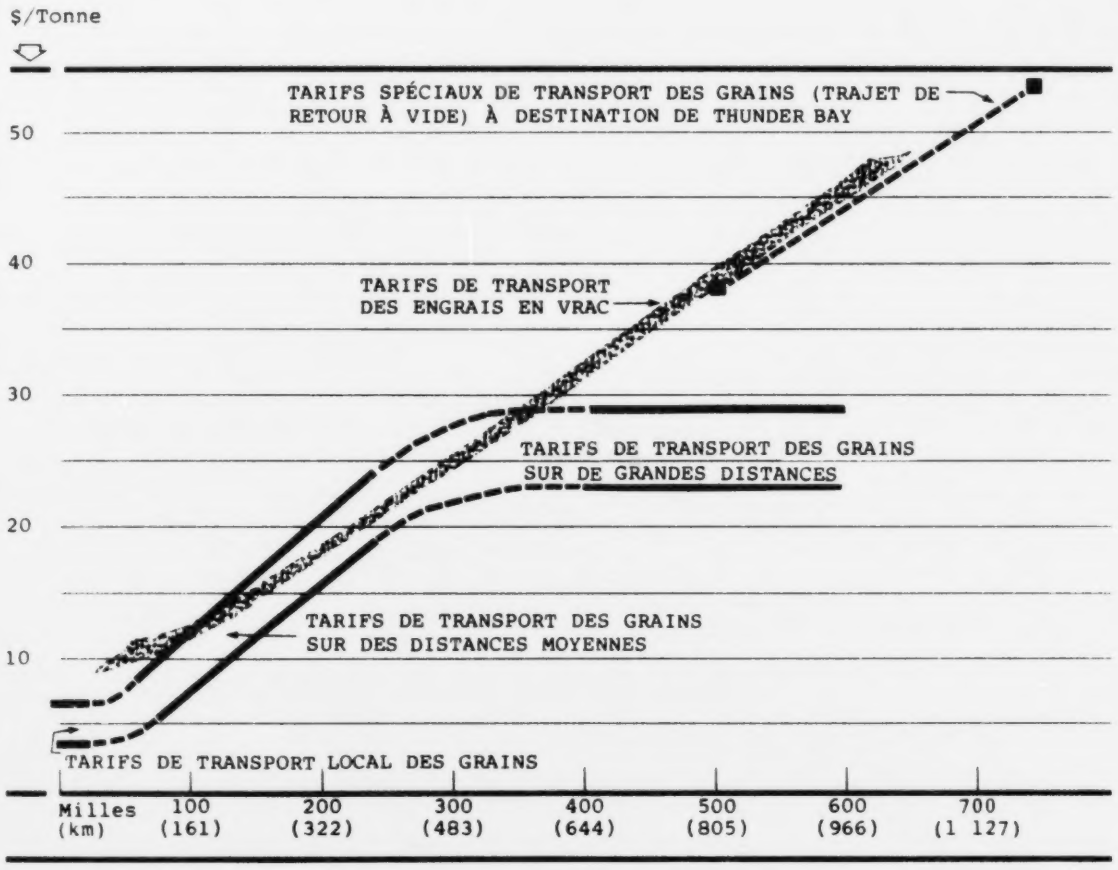
5.6 Sommaire et observations sur les tarifs de camionnage commercial des grains

Les pages précédentes ont fait le détail des tarifs dans chacune des provinces. La figure 5.6 résume ces renseignements en $/tonne, en fonction de la distance d'expédition, pour un chargement standard de semi-remorque, soit 23 tonnes, à l'automne-hiver 1982. La figure 5.7 convertit ces renseignements en "revenu par mille" en fonction de la distance d'expédition.

Figure 5.6

TARIFS DE CAMIONNAGE COMMERCIAL DES GRAINS (ET DES ENGRAIS)
SOMMAIRE: ENSEMBLE DES TRANSPORTEURS DES PRAIRIES
AUTOMNE-HIVER 1982
($/tonne en fonction de la distance d'expédition (milles))

APPLICABLE À TOUS LES CHARGEMENTS STANDARD
DE SEMI-REMORQUE D'ENVIRON 23 TONNES



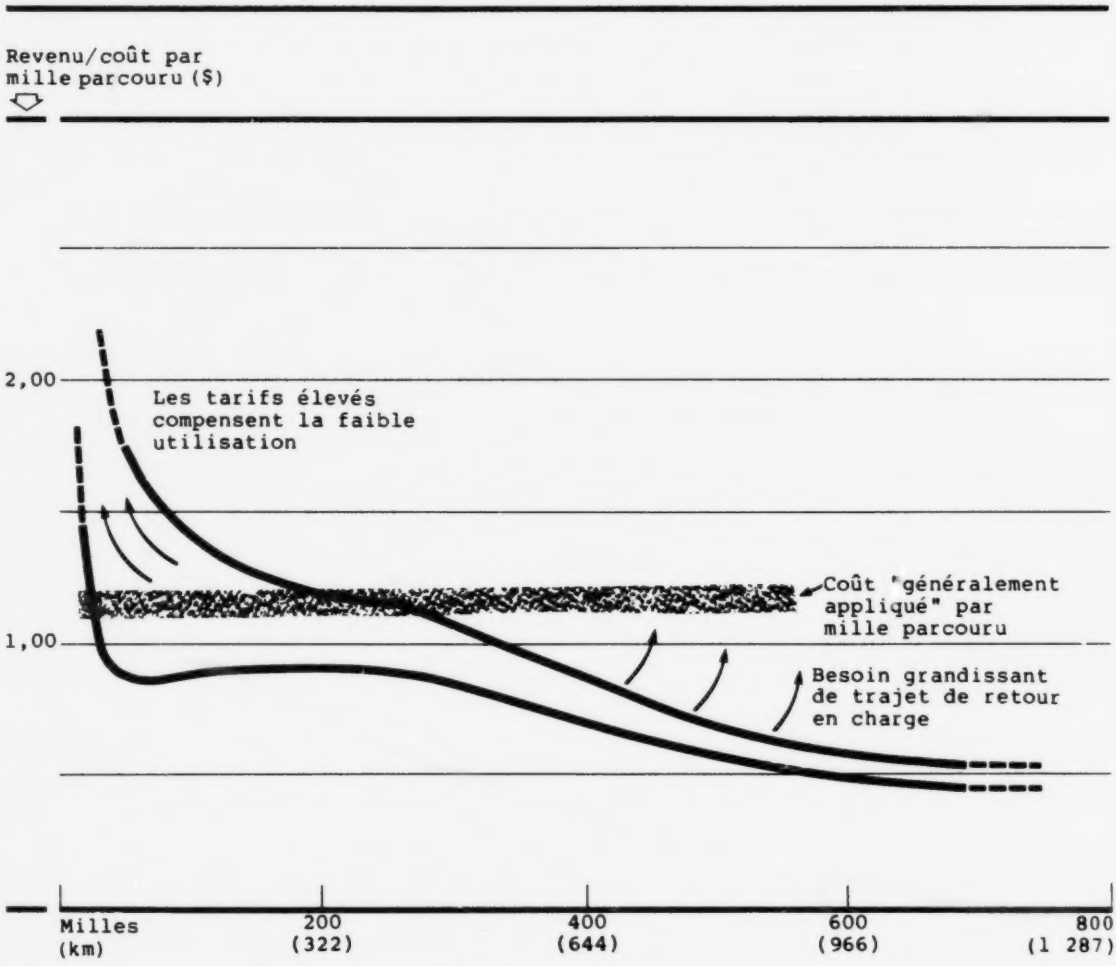
Remarques:

1. Les tarifs locaux présument essentiellement des trajets de retour à vide; les tarifs sur des distances moyennes présument certains trajets de retour en charge (30-40 % du nombre total de milles sont parcourus à vide; les tarifs pour de grandes distances présument un équilibre aller retour en charge (10 à 15 % du nombre total de milles sont parcourus à vide).
2. La gamme des tarifs indiqués est applicable à l'ensemble des trois provinces des Prairies. Les tarifs ne sont supérieurs ou inférieurs à la gamme indiquée que dans des cas isolés. Les tarifs réels pratiqués dans n'importe quelle circonstance particulière (et qui s'inscrivent dans la gamme indiquée) varient selon les transporteurs, les facteurs concurrentiels, les possibilités de retour en charge, les marchandises ou la quantité d'expédition.

Figure 5.7

CAMIONNAGE COMMERCIAL DES GRAINS: BARÈME DES TARIFS $/TONNE CONVERTI EN REVENU PAR MILLE

(En fonction d'une charge de 23 tonnes)



Remarque:

Le coût "généralement appliqué" par mille parcouru correspond à un ensemble de véhicules standard, tracteur et semi-remorque, dont le taux d'utilisation est bon (environ 90 000 - 110 000 milles/an), engagé dans le transport des denrées en vrac, d'un point à un autre point, durant l'automne-hiver 1982.

Les faits suivants ressortent:

Réglementation

Les tarifs de camionnage des grains (et des engrais) sont non réglementés, tant à l'échelle intraprovinciale qu'extraprovinciale, dans l'ensemble des Prairies.

Structure des barèmes de tarifs

Les barèmes de tarifs se divisent en trois grands groupes:

> Tarifs locaux: Ces tarifs s'appliquent à des transports de courte distance, presque toujours intraprovinciaux, d'une longueur maximale de 50 milles; ils correspondent essentiellement à un prix forfaitaire en $/chargement; ils présument effectivement un trajet de retour à vide, 45-50 % du nombre total de milles étant parcourus à vide.
>
> Tarifs de distance moyenne: Ces tarifs s'appliquent aux transports de distance moyenne, principalement intraprovinciaux, de 50 à (environ) 250 milles; ils correspondent à un prix (raisonnablement constant) en $/tonne/mille; ils présument certains trajets de retour en charge, 30-40 % du nombre total de milles étant parcourus à vide.
>
> Tarifs de grande distance: Ces tarifs s'appliquent aux transports de grande distance, principalement extraprovinciaux, de plus de 250-300 milles; ils correspondent à un prix (plus ou moins constant) en $/tonne; ils présument un bon équilibre entre le trajet aller en charge et le trajet de retour en charge, puisque seulement 10-15 % du nombre total de milles sont parcourus vide.
>
> (Dans certains cas isolés, comme les mouvements vers des marchés au comptant à Thunder Bay, les tarifs de transport des grains sur de grandes distances présumant un trajet de retour à vide sont évalués.)

Les trois composantes des barèmes de tarifs présentent des différences notoires dans leur fondement:

> Tarifs locaux: Ces tarifs s'appliquent à des situations où les coûts relatifs au temps dominent (coûts de chargement et déchargement, coûts administratifs, permis et assurance, etc.).

Tarifs de distance moyenne: Ces tarifs s'appliquent aux situations où les coûts relatifs aux distances dominent (carburant, main-d'oeuvre de camionnage, etc.).

Tarifs de grande distance: Ces tarifs s'appliquent aux situations où les prix de marché des denrées deviennent l'un des déterminants d'une limite supérieure acceptable de prix de transport. Prenons l'exemple suivant: s'il existe un écart de 25 $/tonne dans le prix de marchandises entre deux fournisseurs, le fournisseur dont le prix est le plus bas peut se permettre de payer un tarif de transport allant jusqu'au montant de cet écart. Si le camionneur veut faire affaires, il doit prendre en ligne de compte ce facteur.

Les tarifs de camionnage commercial des grains ne sont généralement pas en fonction de la quantité d'expédition ou du type de marchandise.

Notons plusieurs exceptions importantes à cela: i) trois des grands transporteurs commerciaux de grains de la Saskatchewan ont instauré un tarif plus bas en $/tonne pour les chargements de trains routiers (35 tonnes); ii) dans certains cas particuliers isolés, des remises peuvent être consenties pour les chargements de trains routiers; iii) aux marchandises d'une densité particulièrement basse (ex: tournesol) est parfois imposé un prix supérieur par tonne.

En ce qui concerne les chargements de trains routiers, les tarifs réduits consentis par les trois transporteurs de la Saskatchewan continuent de s'inscrire dans la gamme des tarifs indiqués à la figure 5.6. Les autres transporteurs, et parfois ces mêmes transporteurs qui consentent des remises sur leurs tarifs de 23 tonnes, s'inscrivent en fin de compte dans les tarifs de 35 tonnes.

En général, le marché n'a pas eu le temps d'évoluer pour tirer partie des économies potentielles de coût unitaire connexes aux chargements de trains routiers, d'une manière qui serait clairement traduite par les barèmes de tarifs. (Soulignons que beaucoup de représentants de l'industrie ne sont pas convaincus qu'un tel ajustement se fera nécessairement, du moins pour l'avenir proche.)

La proportion des marchandises de "faible densité" sur l'ensemble du marché est relativement basse; leur place ne peut donc être très évidente dans les barèmes de

tarifs. De plus, il est possible de recourir à des "extenseurs" ou à d'autres modifications des véhicules pour accroître la capacité volumique jusqu'à obtenir une saturation pondérale pour les marchandises de faible densité, chose que font les transporteurs principalement engagés dans le transport de telles marchandises.

La catégorie et les conditions des routes sur lesquelles se font les transports n'exercent généralement aucune influence sur les barèmes des prix.

L'industrie "pense" en termes d'une charge normale de 23 tonnes (plus ou moins 1 tonne). Cette charge utile est légale sur toutes les routes de catégorie 1 et de catégorie 2; dans la pratique, elle est transportée, légalement ou non, sur beaucoup de routes de catégorie 3.

Toutefois, des tarifs supérieurs sont parfois pratiqués si l'itinéraire comprend des routes particulièrement mauvaises; même dans ce cas, les primes portent rarement les tarifs à une limite supérieure à celle indiquée dans la figure 5.6.

Les barèmes de tarifs ne prennent pas explicitement en ligne de compte les facteurs saisonniers ou les différences de conditions de chargement/déchargement.

L'influence de tels facteurs (et d'autres facteurs similaires) se fait sentir de jour en jour sur le marché; toutefois, cet effet se limite généralement à l'intérieur de la gamme des tarifs indiqués.

Niveau des tarifs

Relativement à la figure 5.6, les gammes des tarifs réels sont les suivantes:

Tarifs locaux: 3,50 $ à 6,50 $/tonne, et le plus souvent entre 4,50 $ et 5,50 $, soit 100 $-125 $ pour un chargement de 23 tonnes.

Taux de distance moyenne: 7,5 ¢/tonne-mille jusqu'à 12,0 ¢/tonne-mille à l'extrémité inférieure de l'échelle de millage et jusqu'à 10,0 ¢/tonne-mille à l'extrémité supérieure.

Taux de grande distance: 23 $ à 29 $/tonne, et le plus souvent entre 24 $ et 27 $, soit 550 $-620 $ pour un chargement de 23 tonnes.

Il n'existe pas de différence notable dans les niveaux des tarifs entre les provinces (les tarifs ci-dessus proviennent de données d'exploitants domiciliés dans les trois provinces).

Méthodes de détermination des tarifs

En général, un marché très concurrentiel détermine les niveaux et les structures des tarifs.

Toutefois, les discussions entre transporteurs, notamment au sein de l'Alberta Trucking Association et plus encore au sein du Western Tariff Bureau ainsi que les barèmes des expéditeurs (par exemple, NARP en Alberta) et les négociations transporteurs-expéditeurs sur les tarifs de transport des engrais en vrac exercent évidemment une influence sur la configuration générale et sur le niveau des barèmes de tarifs pour les transports locaux et de distance moyenne.

Juger de la portée de cette influence est difficile. Cependant, dans tous les cas, cette "influence" joue uniquement le rôle de "norme" pour la formulation très concurrentielle (presque de jour en jour) des tarifs.

Tarifs de transport des grains et tarifs de transport des engrais

La figure 5.6 montre non seulement la gamme des tarifs de transport des grains mais aussi la gamme des tarifs de transport des engrais stipulés par l'Alberta Wheat Pool et la Saskatchewan Wheat Pool, présumant là encore des chargements de 23 tonnes (plus ou moins).

Les tarifs de transport sont substantiellement plus élevés pour le transport des engrais que pour le transport des grains pour des distances d'expédition inférieures à 100 milles; les tarifs de transport des engrais se situent au niveau des tarifs de transport des grains pour les distances d'expédition de 100-350 milles; ils sont substantiellement plus élevés pour des distances plus longues.

Les raisons fondamentales d'une telle différence pour les transports de courte distance ne sont pas claires. Quoi qu'il en soit, cette différence n'est guère pertinente pour le Saskatchewan Wheat Pool, puisque la majorité de ses mouvements se font généralement sur une distance supérieure à 100 milles, en provenance de Medicine Hat ou de Calgary et à destination de la Saskatchewan.

Les raisons des différences pour les transports de grande distance (différences moins pertinentes pour l'Alberta) découlent probablement du fait que la demande de transport des engrais connaît deux périodes de pointe, au printemps et à l'automne; dans de telles conditions, il est difficile aux transporteurs de bien équilibrer leur parcours avec un aller et un retour en charge.

Comme nous l'avons indiqué précédemment, la figure 5.7 convertit le barème des tarifs de transport des grains illustré à la figure 5.6 en revenu par mille en fonction de la distance d'expédition, en présumant une charge de 23 tonnes et un trajet de retour à vide. Il est fort intéressant de comparer cette gamme de revenu par mille au coût de millage "généralement appliqué" dans la région des Prairies pour un véhicule standard à 5 essieux dont le taux d'utilisation est "bon" (90 000 -110 000 milles/an). Ce coût "généralement appliqué", avec bénéfice, se situe à 1,10 $-1,20 $/mille parcouru. Comme l'indique la figure 5.7, ce coût "généralement appliqué" s'inscrit confortablement dans la gamme de revenu par mille correspondant à des distances d'expédition de 75-150 milles. Pour un camionnage constant sur des distances plus courtes (30 milles environ), il est difficile, d'un point de vue opérationnel, d'obtenir le "bon" taux d'utilisation correspondant au chiffre de 1,00 $-1,20 $. À mesure que la distance d'expédition diminue, le taux d'utilisation fléchit très rapidement, entraînant des coûts supérieurs au mille parcouru, ce qui se traduit par une hausse rapide du revenu par mille. Pour les distances d'expédition supérieures à 200 milles, le revenu par mille correspondant aux tarifs existants chute au-dessous du coût par mille parcouru. Dans ce cas, le transporteur doit donc trouver un revenu additionnel en s'assurant un trajet de retour en charge. Pour une exploitation constante dans la gamme des 600 milles, il est clair que le transporteur doit effectuer des trajets équilibrés, avec charge à l'aller et au retour, étant donné les tarifs actuellement en vigueur.

RENVOIS

[1] À l'origine, les tarifs de camionnage des engrais visaient à faire concurrence aux tarifs de transport ferroviaire; ce n'est que lorsque le transport par camion a pris une place prépondérante sur le marché que des tarifs spécifiques au camionnage des engrais ont été établis. Les premiers barèmes de tarifs significatifs de camionnage des grains, applicables aux Prairies, ont été négociés entre les associations de camionnage de l'Alberta et de la Saskatchewan et la Commission canadienne du blé; ils ont été établis pour effectuer des "essais" de camionnage commercial, des élévateurs de campagne jusqu'aux terminus intérieurs.

[2] Esso Chemicals, à Beamer et Red Water; Cominco, à Calgary; Carsland et Fort McLeod; Sherritt Gordon Mines, à Fort Saskatchewan.

Chapitre 6

COMMENTAIRES

Cette étude se proposait d'étudier certains aspects du camionnage commercial des grains dans la région des Prairies. Les grands thèmes retenus étaient les suivants: réglementation de l'industrie; composition de l'industrie; envergure du parc et caractéristiques des véhicules; données opérationnelles; structure et niveau des tarifs pratiqués dans l'industrie. L'objectif de l'étude n'était nullement de formuler des conclusions ou de présenter des recommandations.

Néanmoins, au cours de leurs travaux, les auteurs sont arrivés à un consensus sur certains grands points qui méritent, à leur avis, d'être signalés en vue d'une évaluation publique. Voici trois remarques essentielles:

(i) Les camionneurs commerciaux de grains jouent un rôle fondamental dans les secteurs suivants de l'agriculture dans l'ouest du Canada: mouvements des grains à destination des usines de conditionnement; mouvements des grains de spécialité jusqu'aux terminus et jusqu'aux élévateurs à manutention élevée; mouvements des autres denrées en vrac et, notamment, des engrais.

(ii) En raison des courtes distances et de divers autres facteurs institutionnels, il n'est pas rentable de recourir au camionnage commercial des grains pour assurer la majorité des mouvements primaires des grains, des fermes jusqu'aux élévateurs de campagne; il est fort peu probable que la situation change dans un avenir proche.

(iii) Actuellement, il y a un excédent substantiel de capacité au niveau du parc de véhicules à benne-trémie; il est fort probable qu'à l'avenir il y aura des pressions pour modifier la composition du parc de façon à assurer davantage les mouvements intrarégionaux des grains et des engrais par des trains routiers A et des trains routiers B plutôt que par des semi-remorques.